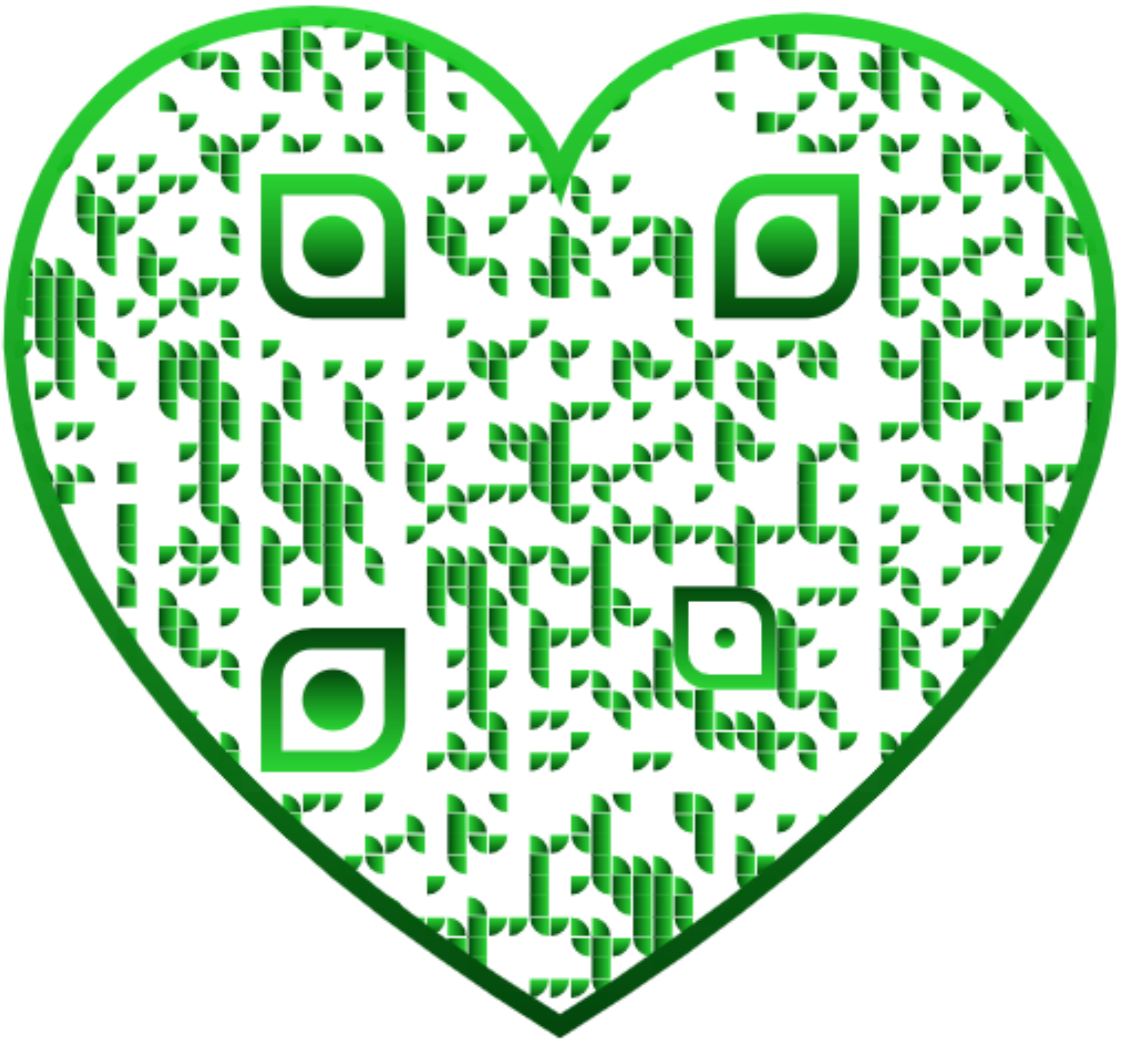
MARCUS REDIKER

PIRATES
DE TOUS LES PAYS

ILLUSTRATIONS DE THIERRY GUITARD

LIBERTALIA



Markus Rediker

PIRATES DE TOUS LES PAYS

L'ÂGE DE LA PIRATERIE ATLANTIQUE
(1716 – 1726)

Traduit de l'anglais (États-Unis) par Fred Alpi
Préface de Julius Van Daal
Illustrations de Thierry Guitard

LIBERTALIA

LIVRES PARUS AUX ÉDITIONS LIBERTALIA
– EXTRAITS DU CATALOGUE —

JEAN-PIERRE BIONDI, *Clio et les Grands-Blancs*
ÉRIC FOURNIER, *La Commune n'est pas morte*
ÉRIC FOURNIER, *La Cité du sang*
DANIEL GUÉRIN, *Bourgeois et bras-nus*
JOSÉ PEIRATS, *Une révolution pour horizon*
MARCUS REDIKER, *Les Forçats de la mer*
ROBERT TOMBS, *Paris, bivouac des révolutions*

Actualité & catalogue complet : editionslibertalia.com

© Beacon Press, 2004 – Éditions Libertalia, 2008
Troisième édition revue et augmentée : mai 2014
© Premier entretien publié en postface : *La Revue des livres*
© Second entretien publié en postface : *CQFD*

PRÉFACE

LES BATEAUX IVRES DE LA LIBERTÉ

« Ça y est, nous sommes dans les bras de la mort. Ceux d'entre nous qui se montreront les plus intrépides la vaincront. Amis, soyons intrépides jusqu'à la folie. »

Nestor Makhno

Quels hommes – quelles femmes parfois – étaient vraiment les protagonistes de l'épopée de la flibuste[1] ? De quelles classes sociales provenaient-ils et quelle était la nature exacte des rapports humains à bord d'un sloop battant pavillon noir ? Pourquoi et comment devenait-on pirate ? En quoi les activités de ces hors-la-loi s'inscrivaient-elles dans les bouleversements sociaux et économiques de leur époque avant de fasciner leurs contemporains, puis des générations d'enthousiastes ? Il n'est guère de domaine où le mythe – la légende noire de ces aventuriers mais plus encore leur gloire – ait autant occulté la réalité. Il y a pourtant bien des leçons à tirer de l'étude de la libre piraterie, flotte disparate d'esquifs frêles et redoutés, dispersée aux quatre vents des mers du Sud.

L'érudit Marcus Rediker nous livre, dans les pages qui suivent, le résultat de ses longues recherches sur ce sujet, passionnant entre tous. En se fondant scrupuleusement sur la documentation disponible, il se concentre ici sur la deuxième décennie du XVIII^e^ siècle. C'était le temps d'une recrudescence de la flibuste, précédant son lent déclin tout au long de ce siècle où le capital s'apprêtait à recevoir l'empire du monde – c'étaient les derniers feux d'une insurrection des mers qui avait su se rendre redoutable par la prolifération de ses escarmouches.

Le grand mérite de ce texte lumineux, c'est d'attribuer à la piraterie sa juste place dans l'histoire de la lutte des classes. Car la piraterie de cette

période atteignait au plus haut point la pratique d'un mouvement de révolte des forçats de la mer contre la discipline odieuse qui régnait à bord des navires. Les travailleurs de la flotte marchande se voyaient piétinés par l'esprit de lucre des armateurs et la dureté pleine de morgue des officiers. Le développement des voies maritimes, l'accroissement du commerce mondial, les améliorations techniques dans la construction navale étaient en passe de faire du vaisseau marchand une sorte de bagne flottant, préfigurant la fabrique des premiers pas de la révolution industrielle.

Les conditions d'exploitation y étaient généralement effroyables[2]*, la nourriture exécrable et chiche, la paye trop vite bue, les dangers certains, les chances de survie très aléatoires. Aussi l'amour du grand large n'entrait-il que pour très peu dans la vocation du matelot de France ou d'Angleterre, de Hollande ou d'Espagne. Il était souvent enrôlé de force, comme on en usait avec la piétaille des armées ou avec les gueux qu'on envoyait défricher des terres lointaines et inhospitalières. Et le malheureux qui devenait matelot de son « plein gré » était en réalité réduit à cette extrémité par la misère la plus sordide. Avec parfois comme arrière-pensée le désir de se faire pirate à la première occasion…*

Sur un navire, comme dans une prison ou une caserne, l'émeute – l'émotion populaire – se nomme mutinerie ; et par la mutinerie, le matelot rompait toute attache avec le vieux monde, pétri d'entraves et de contraintes, qui l'avait jeté sur les flots hasardeux pour faire circuler et croître de la valeur. C'était donc de la mutinerie, geste collectif précurseur de la grève sauvage, que procédait l'entrée en piraterie. La mutinerie était d'abord une audacieuse réaction de défense face à l'iniquité des conditions de vie à bord, permettant d'éviter la famine et l'humiliation à des pauvres qui n'avaient depuis longtemps plus rien à perdre.

Hormis la très hasardeuse fondation de colonies à l'écart de la civilisation, comme il arriva d'ailleurs sans doute en certaines îles des océans Indien et Pacifique, cette révolte ne pouvait se prolonger que par des actes de brigandages répétés. En s'emparant des « moyens de production » nautiques, les matelots indociles n'avaient d'autre choix que de les retourner contre l'ennemi – ainsi que les canons dont tous les navires étaient alors équipés. Et de poursuivre la lutte jusqu'à la mort. Ils savaient que leur mise au ban du monde marchand leur interdirait d'employer leurs vaisseaux pirates et leurs prises à quelque négoce licite. La profanation initiale qu'ils avaient commise à l'encontre d'une propriété privée, en se

rendant maîtres de leur outil de travail, était vouée à se perpétuer par une guérilla permanente contre toute propriété privée.

Rediker y insiste à juste titre : la piraterie était, avant de se connaître comme utopie praticable, le résultat d'un conflit de classe nourri des visions d'une vie meilleure – c'est-à-dire une existence moins chétive mais surtout libre et fondée sur des rapports égalitaires. Le capitaine typique d'un vaisseau pirate, appelé à exercer une fonction indispensable sur un navire de haute mer, était élu par l'équipage. Choisi pour son aptitude ou son bagout, il était révocable à tout instant et ne tirait de son statut et de ses attributions guère plus d'avantages matériels que les hommes d'équipage : « [Les pirates] *lui permettaient d'être capitaine à la condition qu'ils fussent capitaines au-dessus de lui », comme le note un témoin de leurs aventures. Singulier dans une époque où les privilèges féodaux sclérosaient encore amplement les sociétés européennes, cet engouement pour l'égalité transcendait les barrières de langue et de nationalité. Mieux, les pirates avaient pour coutume de libérer les captifs africains – marchandises humaines d'entre les marchandises humaines – que transportaient leurs prises ; et ils en faisaient volontiers des frères d'armes et de bombance.*

Quant à la liberté, si brusquement acquise, ils en usaient parfois avec maladresse et pouvaient verser dans une sorte de cruauté infantile, excessivement vindicative – comme il arrive souvent aux esclaves qui viennent de rompre des chaînes ancestrales. Mais enfin, ils en usaient. Ayant pris en main leur destinée et châtié à leur aise ceux des fauteurs de pénurie qu'ils tenaient à leur merci, leur but principal était de vivre à foison. Beaucoup de liqueurs fortes, bien sûr, et une abondance de bonne chère, une succession presque incessante de réjouissances. Et suffisamment de numéraire pour rétribuer comme des princes les faveurs des putains d'escale. L'exigence, en somme, d'une profusion d'instants véritablement vécus, dans le combat et la ripaille, dans les débats et les pagailles. Du moins, autant et plus que les inconforts et désagréments d'une cavale perpétuelle le permettaient…

C'était une république fraternelle, sans autre territoire que l'immensité océanique, sans autre constitution que d'antiques et collectifs rêves de cocagne. Et où le vouloir de chaque pirate n'était limité que par les « articles » qu'ils adoptaient de concert : ces règles simples – et peu contraignantes dans de telles circonstances – suffisaient au bon

fonctionnement de ces petites communautés partageuses et éphémères. C'est ainsi qu'à l'instar des ouvriers luddites un siècle plus tard, des flibustiers pouvaient se présenter en toute bonne foi comme étant « les hommes de Robin des bois », paradigme increvable des aspirations égalitaires.

Rediker confirme en historien rigoureux ce dont les chantres frivoles de l'imaginaire flibustier étaient convaincus de longue date : la libre piraterie, ce n'était pas seulement la mise en pratique balbutiante d'une organisation sociale plus juste et plus humaine par le triomphe éphémère de quelques redresseurs de torts ; c'était aussi une belle tentative de négation de la notion même d'économie. Nul parfum de « nihilisme » avant la lettre dans les dilapidations effrénées et l'intrépidité vertigineuse qu'ont décrites des chroniqueurs offusqués par cette fast life*, ce vivre-vite jugé absurde, voire démoniaque. Bien au contraire : de cette fulgurance anarchique, de cette imprévoyance délibérée naissaient une volonté commune, une cohésion rebelle. Et ce goût du renversement se révélait propice à l'accomplissement des plus beaux exploits au détriment des ennemis de la liberté. Cette quête d'une vraie vie sur les eaux tumultueuses du négatif constituait une mise à nu tragique du système marchand, une réponse railleuse à son extension planétaire, une sagesse en mouvement. Dans le secteur hautement stratégique de l'offensive capitaliste qu'était alors le transport maritime, les pirates critiquaient en actes les aberrations du principe de rentabilité – et les âmes d'épiciers, les esprits policiers s'en trouvèrent à jamais désolés. Dès lors, magistrats et négociants, animés par l'effroi et la haine, mirent tout en œuvre pour rétablir l'ordre sur les mers.*

La répression implacable qui éradiqua la piraterie eut pour effet de priver pour longtemps le prolétariat maritime de la moindre perspective de dépassement de sa misérable condition. Prospérant sur la résignation des équipages et sous la protection accrue des forces navales étatiques, les armateurs purent se livrer plus tranquillement à leurs trafics. À commencer par la traite des esclaves noirs, que les pirates avaient osé saboter les armes à la main – un siècle avant que des philanthropes n'aient l'idée de s'en émouvoir dans de beaux discours un peu tardifs. La disparition de la flibuste laissait le champ libre à une entreprise de prédation autrement efficace et massive que les rapines des forbans : la mainmise du capital

européen sur le commerce international, la conquête et l'asservissement de territoires immenses aux quatre coins de la planète.

Après l'élimination des derniers écumeurs des mers du Sud naquit le mythe du forban maléfique et magnifique. Ce fut le dénigrement même du mode de vie des pirates par les moralistes et autres économistes qui les rendit si populaires. Leurs vices tant décriés, leurs transgressions impies, leurs excursions périlleuses aux portes de l'enfer, leurs tempéraments farouches et presque sauvages parurent autant de titres de gloire à ceux de leurs contemporains qui voyaient poindre le règne de l'ennui obligatoire et s'en affligeaient. Aux yeux des poètes et des rebelles, la flibuste dans son ensemble avait tenté de combattre l'emprise du temps – le temps uniforme et quantifié des tâches productives, bientôt rythmées par la cloche de la fabrique puis par la pointeuse de l'usine, le temps aride qu'égrène le grand mécanisme dont l'homme n'est qu'un rouage.

En effet, les pirates aimaient furieusement festoyer, ils se consumaient en de copieuses libations au son du violon et chantaient en chœur des hymnes païens. Certains excellaient aussi à conter, en aèdes plébéiens, de petites odyssées truculentes et picaresques qui fournirent la matière de bien des légendes, d'innombrables romans et des rêves d'une multitude d'enfants. S'étant ainsi repus, les pirates qui étaient pris par l'ennemi montaient à l'échafaud en blasphémant et en maudissant leurs tristes juges. Ils allaient à la mort conscients et fiers d'avoir connu la vraie richesse, qui n'est ni d'or ni de titres mais d'art de jouir ensemble et sans mesure.

Et certes, comme l'atteste la symbolique très parlante de leurs drapeaux, ils se revendiquaient « démoniaques », niant les vertus chrétiennes de docilité et d'abstinence que prônaient les hypocrites. Quoique pour la plupart illettrés et superstitieux, ils savaient l'inanité des balivernes par lesquelles les religions établies abusent de la crédulité des pauvres. Ces déserteurs du travail, sans famille ni patrie, qui se méfiaient des gosiers sobres, pestaient contre les puritains de toute chapelle. Lorsque s'enivrait l'équipage altéré de plaisirs, il naissait au sein de ces microcosmes hétérogènes une fureur de l'esprit dont la précieuse vérité était l'amour de la liberté. Le négoce ennemi ayant enrôlé Dieu pour les combattre, les pirates durent convier le Diable à leur bord afin qu'il leur prêtât main-forte.

Et quand le vent mauvais faisait échouer leurs utopies flottantes, quand un vaisseau de l'amirauté mieux armé venait à surprendre leurs débauches

ou leur gueule de bois, plutôt que de se rendre et d'implorer pitié, nombre d'entre eux préféraient se faire sauter avec la sainte-barbe en un dernier fracas. Ceux-là refusaient d'amener le pavillon sublime de la liberté. Ils choisissaient de partir en beauté plutôt que de se balancer au bout d'une corde ou de croupir dans quelque bagne hideux.

Nous voguons tous, à présent, dans la même galère, en une croisière vers l'abîme. Dans la géographie du monde capitaliste, il n'est plus d'Ailleurs mystérieux où renouer avec la vraie vie. Mais on peut imaginer d'autres sortes d'expéditions sans retour : la mise à sac des beaux quartiers, par exemple, ou le sabotage généralisé des réseaux informatiques… Pour peu qu'ils aient encore soif d'aventure, les gens de cale et de soute ont encore et toujours à se faire mutins s'ils veulent savourer l'air de la liberté.

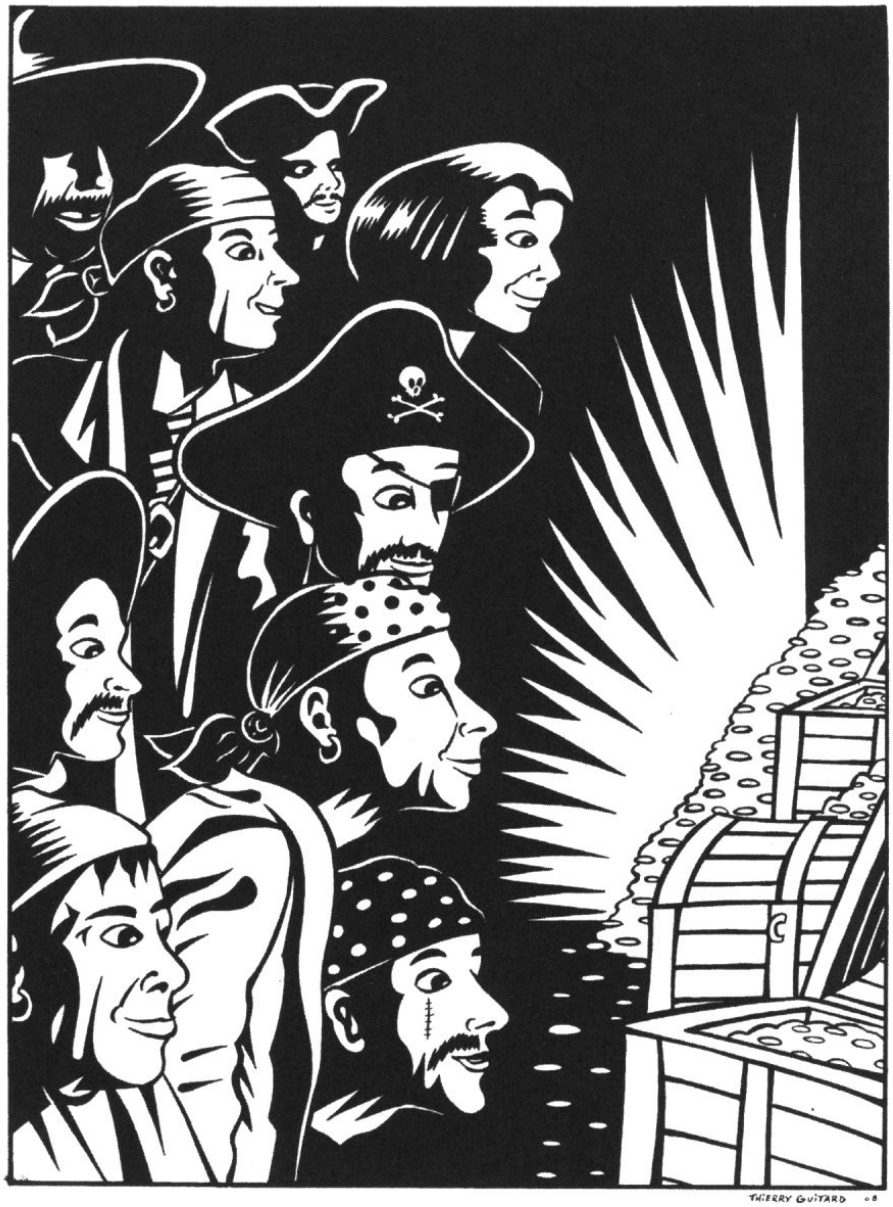
Julius Van Daal

Julius Van Daal est l'auteur de *Beau comme une prison qui brûle* (Dagorno) et *Le Rêve en armes* (Nautilus). Il coanime les éditions L'Insomniaque.

1 Flibustier : marin pratiquant à la fois la contrebande, la guerre de course et la piraterie. Issu d'une expression hollandaise signifiant « le libre butineur », les flibustiers dominent les Antilles au XVII^{e} siècle. Les plus entreprenants d'entre eux deviennent ensuite planteurs grâce à leurs gains. [NDE].

2 Comme Rediker lui-même l'a décrit de façon très instructive dans *Between the Devil and the Deep Blue Sea,* Cambridge University Press, 1987. Ouvrage paru aux éditions Libertalia en juillet 2010 sous le titre *Les Forçats de la mer.*

In memory of
Michael Jiménez (1948-2001)
and Steve Sapolsky (1948-2001)


THIERRY GUITARD

AVANT PROPOS

À L’ÉDITION FRANÇAISE

C’est avec grand plaisir que je salue les lecteurs francophones à l’occasion de la publication française de *Villains of All Nations.*

Les mouvements radicaux français ont longtemps eu une dimension maritime. C’est un fait avéré. Des marins originaires de France, ou issus des colonies et des circuits commerciaux français situés dans le monde atlantique ont contribué à la création de ces « équipages bigarrés ». Ils ont navigué sur des bateaux pirates des débuts de la flibuste, dans les Caraïbes, vers 1660 et 1670, jusqu’à la fin de son âge d’or, dans les années 1720.

En fait, le nom même de l’éditeur de cet ouvrage – Éditions Libertalia – provient de l’histoire de la piraterie en général, et de celle d’un pirate français en particulier, le mythique capitaine Misson.

Le capitaine Charles Johnson rapporte dans le deuxième volume de son *History of the Pyrates*, publié en 1728, que Misson et ses compagnons flibustiers avaient établi une base pirate – ou « zone autonome » – appelée Libertalia, à Madagascar, vers 1720. Les pirates de Misson s’autoproclamaient « gardiens vigilants des droits et des libertés du peuple ». Ces justiciers possédaient une conscience de classe. Ils se considéraient comme « des barricades contre les riches et les puissants ». Ils menaient une guerre au nom des opprimés contre les oppresseurs. Ils symbolisaient la justice. Libertalia renvoie donc à l’ancienne prophétie qui annonce que le paradis s’établira sur la côte est de l’Afrique, de même qu’elle préfigure les sociétés fondées sur les idéaux de liberté, d’égalité et de fraternité.

Libertalia était une république à l’époque de la monarchie, une démocratie à l’époque du despotisme. Les pirates élisaient leurs dirigeants et insistaient sur le fait que « le peuple lui-même doit être le créateur et le juge de ses propres lois ». Les leaders étaient choisis parmi « les plus compétents d’entre eux, sans distinction de nationalité ni de couleur ». Leur pouvoir devait être utilisé « pour le bien public seulement ».

Libertalia était un lieu où le pauvre et l’exproprié recouvraient leurs droits les plus élémentaires. Chacun avait « la part de la planète nécessaire à sa survie ». Ils possédaient la terre en commun et se répartissaient les biens de façon égale. Les compagnons, qui ne pouvaient plus travailler en raison de leur âge ou de blessures, étaient pris en charge afin qu’ils puissent « rejoindre leur tombe en paix ».

Libertalia était un lieu de liberté à une époque d’esclavage. Misson note : « Le commerce des êtres de notre propre espèce ne peut pas être acceptable aux yeux de la justice divine. Parce qu’aucun homme n’a de droit sur la liberté d’un autre. » Les marins se considéraient souvent comme des esclaves et Misson « n’a pas arraché de son cou l’insupportable joug de l’esclavage, et affirmé sa propre liberté pour asservir d’autres êtres humains ». C’est pour ces raisons que les pirates libéraient les Africains se trouvant sur les bateaux d’esclaves qu’ils capturaient et qu’ils les incorporaient au sein de leurs équipages hétérogènes.

Bien entendu, Libertalia est une fiction. C’est en tout cas ce que répètent de nombreux érudits depuis bien longtemps. Était-ce littéralement une « utopie », c’est-à-dire quelque chose d’irréel, un « non lieu » ? Était-ce un mythe, une invention ?

Ce livre répond par un « non » de défi. C’est en réalité tout le contraire : Libertalia ne s’appuie pas seulement sur des faits historiques. Elle est

l’expression littéraire de traditions, de pratiques et des rêves vivants du prolétariat de l’Atlantique au cours de « l’âge d’or de la piraterie ».

Comme nous le verrons dans les pages qui suivent, les pirates ont apporté des solutions concrètes à toutes les questions pratiques de leur époque.

Le problème de la concentration des pouvoirs ? Élire des dirigeants, limiter leur autorité, et les rendre responsables devant la collectivité, par tous les moyens nécessaires.

Le problème de la hiérarchie ? Redéfinir la division du travail et donner à tous la même part des ressources.

Le problème du salaire ? L’abolir et transformer chacun en partenaire partageant les risques.

Le problème de la mauvaise santé ? Créer un état minimum de sécurité sociale à bord du navire.

Le problème de la pauvreté ? S’emparer des biens des riches et les répartir de façon équitable.

Ces réponses, et la résistance à une économie mondiale capitaliste déjà globalisée, illustrent les raisons majeures pour lesquelles ces forbans nous intéressent toujours. Elles expliquent pourquoi la symbolique pirate a émergé ces dernières années lors des mouvements internationaux de protestation. Tariq Ali a écrit dans *Pirates of the Caribbean : Axis of Hope* (Verso, 2006) – un excellent récit du virage à gauche opéré en Amérique latine – que le chant « Nous sommes tous des pirates ! » retentirait bientôt à travers le monde entier, lors des mobilisations et des luttes pour la justice sociale.

Les pirates ont eu le courage d’essayer de vivre différemment et de créer un mode de vie alternatif alors qu’ils se trouvaient confrontés à des conditions d’oppression extrêmes.

Ils s’opposaient à l’autorité et à l’État. Égalitaires, collectivistes et démocratiques, ces « scélérats » de toutes les nations méritent que l’on se souvienne de leur histoire, en France comme partout ailleurs.

Marcus REDIKER
Pittsburgh, Pennsylvanie, 30 juillet 2008

CHAPITRE UN

LE CONTE DE DEUX TERREURS

En ce début d'après-midi du 12 juillet 1726 à Boston, William Fly monte sur l'échafaud. Il doit être pendu pour piraterie. Sa démarche est leste, à l'image de celle d'un marin qui embarque. Entre ses mains rendues calleuses par les cordages, il tient un bouquet de fleurs. Son visage, tanné par les intempéries, affiche un air souriant. Il n'exprime aucune culpabilité, aucune honte, aucun remords. En fait, comme le note le juge Cotton Mather présent sur les lieux : « Il ne semble pas concerné par ce qui lui arrive. » Une fois sur le gibet, son comportement change radicalement, mais pas dans le sens escompté. Ses gestes se font plus décidés. Il s'approprie la potence. Il inspecte d'abord soigneusement la corde qui doit enserrer son cou. Il se tourne ensuite vers le bourreau d'un air déçu et lui reproche de « ne pas connaître son métier ». Devant la foule médusée, rassemblée au pied de l'échafaud, il rectifie lui-même le nœud, « afin de rendre les choses plus pratiques et efficaces ». Il harangue le bourreau et la foule, criant qu'« il n'a pas peur de mourir » et qu'« il n'a causé de tort à personne ». Selon Mather, Fly est déterminé à mourir « en bon gars[3] ».

Alors qu'approche le moment des dernières paroles, Mather invite Fly et ses compagnons à se comporter tels des « prédicateurs » : ils doivent servir d'exemples à tous ceux qui assistent à l'exécution[4]. Samuel Cole, Henry Greenville et George Condick obtempèrent, espérant peut-être un pardon de dernière minute. Se tenant face à la foule tels des pénitents, ils l'incitent tout entière à ne jamais jurer, boire, fréquenter les prostituées ou profaner le jour du Seigneur. Ces trois pirates acceptent les procédures engagées à leur encontre, ils remercient même les juges de leur soutien.

Mais Fly, lui, ne demande pas pardon. Il ne supplie pas, il refuse d'évoquer les hautes valeurs du christianisme. Au contraire, il émet un ultime avertissement. Face à la foule de marins et de capitaines rassemblés dans le port, il prononce son vœu le plus cher : « Que tous les maîtres de

navires craignent de subir le sort du capitaine Green qu'il a assassiné. Qu'ils paient aux marins leurs salaires au moment dû. Qu'ils les traitent correctement. »

Il ajoute : « C'est votre propre barbarie qui en a transformé autant en pirates[5]. » Il voue son dernier souffle à la dénonciation des conditions de travail en mer, qu'il appelle « les mauvais usages ». Il meurt en rebelle, une dernière menace de mutinerie aux lèvres. Au terme de l'exécution, les magistrats suspendent son corps à l'entrée du port, « en guise d'avertissement, en particulier aux navigateurs[6] ».

Revenons quelque peu sur le parcours de ce jeune quartier-maître exécuté à vingt-sept ans. En avril 1726, Fly, issu d'une famille pauvre et « obscure », signe un engagement en Jamaïque pour naviguer à bord de l'*Elizabeth*, le snow[7] du capitaine John Green. Les deux hommes se disputent très rapidement. Une nuit, Fly et son compagnon Alexander Mitchell réveillent Green, l'amènent de force sur le pont et tentent de le passer par-dessus bord. Green s'agrippe. Un des mutins se saisit de la large hache du tonnelier et lui tranche la main à hauteur du poignet. Il est avalé par les flots. Ils se tournent ensuite vers Thomas Jenkins, le second, et le jettent encore vivant à la suite de son capitaine. Ils débattent enfin pour savoir si le docteur du bateau doit subir le même sort, mais comme la majorité de l'équipage pense qu'il peut être utile, ce dernier est placé aux arrêts[8].

Ayant pris possession du navire, les mutins préparent d'abord un grand bol de punch, puis ils établissent cérémonieusement le nouvel ordre à bord. Experts des réparations de voiles, habitués au maniement du fil et de l'aiguille, ils cousent un crâne et des tibias croisés sur un drapeau noir, créant ainsi le Jolly Roger, symbole traditionnel des pirates et instrument de terreur. Ils rebaptisent leur bateau *Fame's Revenge*[9] et partent en quête de butin. Durant leur courte aventure, ils capturent cinq vaisseaux. L'épopée pirate de Fly prend fin lorsque les hommes d'un bateau arraisonné, embarqués sur le *Fame's Revenge*, se révoltent et le capturent[10].

Emmenés à Boston, ils sont accueillis par le révérend Cotton Mather, âgé de soixante-trois ans, vaniteux et autoritaire pasteur de la vieille Église du Nord. Ce clerc, très connu dans les colonies américaines de l'époque, s'implique personnellement, souhaitant mener Fly à la rédemption[11]. Il

incite l’ancien quartier-maître à se repentir. Benjamin Colman, un autre prêcheur influent, se joint à son combat. Peine perdue, le prisonnier les défie et se moque d’eux. Pour Mather, Fly est « de l’espèce la plus rare et étonnante d’impénitence et de stupidité, un spectacle d’entêtement ». Fly déclare : « Je ne peux pas m’accuser, je ne me sens pas coupable du moindre meurtre. Notre capitaine et son second nous traitaient avec barbarie. Nous autres, pauvres gens, nous n’avons pas droit à la justice. Rien n’est reproché à ceux qui nous commandent, même s’ils abusent de nous autant qu’ils veulent et nous traitent comme des chiens. » Deux discours s’affrontent, l’un chrétien et providentiel, l’autre maritime et social.

La pendaison du « pauvre homme » William Fly symbolise le choc de deux terreurs contraires. L’une est pratiquée par les semblables de Cotton Mather, les prédicateurs, les officiels du royaume, les hommes riches, les dirigeants. Ils cherchent à éliminer la piraterie, crime contre la propriété marchande. Cette terreur leur permet de punir ceux qui résistent aux lois, de se venger des ennemis et d’instiller la peur dans l’esprit des marins qui souhaiteraient devenir pirates. Elle s’exerce au nom d’un ordre social dont Dieu est le garant. Lors de son sermon, Colman définit Dieu comme le « roi des terreurs », la source de toute discipline sociale. Au cours de cette période, les gardiens de l’État peuvent être qualifiés de « terroristes ». De nos jours néanmoins, quand nous évoquons ces dirigeants, nous n’utilisons plus de pareils termes. Au cours des années, ils sont devenus des figures culturelles, des pères fondateurs. Pourtant, leur méthode se résume à la terreur du fort exercée sur le faible[12].

L’autre terreur pratiquée est celle des marins ordinaires comme William Fly, ils naviguent sous les couleurs du Jolly Roger pour effrayer les capitaines des navires marchands afin qu’ils leur remettent leurs marchandises. Cette peur est utilisée consciencieusement avec d’autres finalités : l’argent, la punition de ceux qui résistent, la vengeance. Ils veulent provoquer la peur dans l’esprit des marins, capitaines, marchands et agents royaux qui pourraient les attaquer.

Ils s’y livrent au nom d’un ordre social différent. Les pirates sont donc des terroristes d’une autre nature. Mais nous ne les considérons toujours pas de cette façon. Au fil des années, ils sont devenus des héros culturels, peut-être des antihéros, tout du moins des figures romantiques et puissantes, dans

la culture populaire américaine d'abord, puis dans le reste du monde. Leur terreur est celle du faible contre le fort.

En hissant le Jolly Roger au-dessus des échafauds où l'on pend les pirates, les autorités adressent à tous un message clair : une terreur surpasse l'autre[13].

★
★ ★

L'histoire des pirates met en lumière les problèmes fondamentaux de l'époque. Le cas des marins passant à la piraterie relève de la notion de classe. Le cas des Africains ou des Afro-Américains, précédemment esclaves, qui rejoignent le Jolly Roger, pose la question raciale. Les femmes pirates attirent l'attention sur les conventions de genre. Tous mettent en pratique une théorie hautement politique de la nation.

Ces événements ont leur propre théâtre, dans les deux sens du terme, une localisation spécifique et une forme dramatique particulière. Ils se déroulent dans le monde atlantique, sous les potences et les échafauds des villes portuaires, montés à la hâte comme à Boston, ou sur les ponts tanguant des bateaux de haute mer, comme le *Fame's Revenge.* Les scènes sont provisoires, en mouvement, simultanément locales et globales, de même que les acteurs qui s'y produisent[14]. Le pirate est décrit par les groupes dominants comme un monstre assoiffé de sang, un bandit farouche et menaçant, se consacrant à la destruction de l'ordre social. Au-delà de la rhétorique de la diabolisation, il faut saisir ici la véritable histoire du défi aux nations et ses conséquences.

Durant la guerre de Succession d'Espagne[15], quelques contemporains de William Fly servent comme mercenaires. Ils reçoivent leur solde du roi afin de capturer et de piller les ennemis. Les dirigeants des nations européennes les utilisent pour accroître leur puissance navale, perturber les lignes maritimes et les circuits commerciaux. Mais quand la guerre s'achève, ils deviennent incontrôlables. En 1716, un gang de pirates annonce hardiment qu'« il n'a jamais donné son aval aux accords de paix avec les Français et les Espagnols », il continuera à attaquer leurs navires. Ce fier équipage, dont le capitaine est Benjamin Hornigold, ajoute qu'« il ne se mêlera pas des affaires des Anglais ou des Hollandais ».

Le gouverneur de Virginie, Alexander Spotswood, n'accorde aucun crédit à ces déclarations. En juillet 1716, il écrit au Conseil du commerce et des plantations[16] que les pirates rassemblés aux Bahamas ont annoncé qu'ils ne « dérangeraient pas les Anglais et qu'ils se contenteraient seulement de piller tous les Français et Espagnols qu'ils rencontreraient ». Mais Spotswood affirme : « On ne peut avoir confiance en de telles personnes. Ils traiteront toutes les nations de la même façon, dès qu'ils seront en position de force. » Il a raison. La logique du mercenariat ne dure pas longtemps. Hornigold, ébahi, s'en rend compte quand son propre équipage, composé principalement d'Anglais, le rejette parce qu'il refuse d'attaquer les vaisseaux britanniques, qui transportent pourtant les cargaisons les plus importantes et les plus lucratives[17].

Dans un monde progressivement dominé par le système des États-nations, il devient primordial que les pirates « ne reçoivent aucune commission de la part de quelque prince ou potentat que ce soit ». En 1722, après une bataille sanglante au cours de laquelle le HMS[18] *Swallow*, une frégate de guerre, capture l'équipage de Bartholomew Roberts, au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, le juge du tribunal de Cape Coast Castle sermonne sévèrement les pirates. Ils ont « mené ce combat et une résistance insolente contre le navire du roi, sans autre prétendue autorité que celle du corsaire dépravé Wills, mais en plus sous le pavillon noir, se présentant explicitement comme de vulgaires voleurs, opposants et violeurs de toutes les lois humaines et divines ».

Les pirates ne se considèrent pas comme de « vulgaires voleurs », mais comme des hommes sans patrie. En cousant leur drapeau noir, le symbole antinational d'un gang de prolétaires hors la loi, ils déclarent la guerre au monde entier. Lorsqu'ils sont salués par un autre bateau, les pirates aux origines multinationales répondent en général qu'ils viennent « des mers » et non d'un pays en particulier. Certains expliquent à leurs captifs qu'ils ont « vendu leur nation » en échange d'un butin. Ils le démontrent avec une brutale acuité, lors de la brève guerre de la Quadruple-Alliance[19], en mars 1719. Alors que l'Amirauté britannique et les officiers royaux à travers les Amériques espèrent ardemment leur concours, de nombreux pirates acceptent effectivement les primes offertes par le roi et repartent en mer comme mercenaires, mais au service de l'Espagne, contre les navires anglais ! Les dirigeants de la Grande-Bretagne en concluent alors que de tels individus doivent être exterminés[20].

★
★ ★

Les pirates des années 1710 et 1720 comptent parmi les plus célèbres de la longue histoire du banditisme marin. Ils sont au zénith de l'âge d'or de la piraterie qui dure de 1650 à 1730. Cette ère a donné naissance à trois générations distinctes de rascals des mers.

Les boucaniers[21] des années 1650-1680, principalement protestants, viennent d'Angleterre, du nord de la France et des Pays-Bas. Henry Morgan, qui mène une vie sauvage sur des îles désertes et attaque les navires de l'Espagne catholique, en est un exemple éloquent.

À leur suite viennent les pirates des années 1690, la génération d'Henry Avery et William Kidd. Ils s'installent dans l'océan Indien et établissent une base pirate sur l'île de Madagascar.

Arrivent enfin les sujets de ce livre, les pirates des années 1716-1726, les plus nombreux et les plus importants. Ils sont personnifiés par Edward Teach et Bartholomew Roberts, qui attaquent les navires de tous les pays et provoquent ainsi une crise au sein du lucratif système commercial atlantique. Ils ont inspiré la plupart des images de pirates qui perdurent dans la culture populaire moderne, des héros de cape et d'épée comme Barbe-Noire, au pirate inconnu et sans frontières qui inspira Robert Louis Stevenson pour le personnage de Long John Silver, dans *L'Île au trésor.* Par-dessus tout, ils ont légué à l'humanité le terrifiant drapeau noir frappé d'une tête de mort et de deux tibias entrecroisés, le Jolly Roger.

Les flibustiers multiethniques des années 1716-1726 se comptent par milliers. Ils font des ravages en capturant des centaines de navires marchands qu'ils brûlent ou coulent pour partie, et dont ils pillent la cargaison quand elle a de la valeur. Ils entravent le commerce dans des zones stratégiques d'accumulation du capital – les Antilles, l'Amérique du Nord et l'Afrique de l'Ouest – à un moment où l'économie atlantique récemment stabilisée et croissante est source de profits énormes et de pouvoir impérial renouvelé.

En général, les marins rejoignent les bateaux pirates après avoir travaillé sur des navires marchands et militaires, où ils souffrent de nourriture pauvre, de discipline brutale, de maladies dévastatrices, d'accidents, voire

de mort précoce. La piraterie ouvre des perspectives de rapines et d'argent facile, de nourriture et de boisson en abondance. L'élection des officiers, l'égale répartition des ressources, les soins pour les blessés, et une joyeuse camaraderie passent pour l'expression d'une éthique de justice.

La piraterie donne l'espoir d'une vie meilleure, mais courte. Les pirates « typiques » naviguent sous le pavillon noir pendant un an ou deux, et nombre d'entre eux perdent la vie au cours de cette période. Rares sont ceux qui restent vivants plus longtemps. Les représentants du roi, qui jugent l'équipage de Roberts, à Cape Coast Castle, décrivent le premier groupe qui fut pendu (William Magnes, David Sympson, Thomas Sutton, Valentine Ashplant et Richard Hardy) comme « de vieux déserteurs et des contrevenants notoires », alors qu'ils n'ont été au cœur de l'action que durant trois ou quatre ans.

La peur de la mort n'est pas un obstacle. Le choix est concrètement résumé par le capitaine Roberts lui-même : « Dans le service marchand, il y a des chambrées minuscules, des salaires misérables et un travail épuisant ; dans cette vie-ci, l'abondance et la satiété, le plaisir et les facilités, la liberté et le pouvoir. Qui ne voudrait admettre que celle-ci est bien meilleure ? Une vie joyeuse et courte, ce sera ma devise[22]. »

L'État-nation terroriste est plus que satisfait de rendre la vie des pirates la plus courte possible. La confrontation entre William Fly et Cotton Mather à Boston n'est qu'une scène de la pièce qui se joue durant dix ans. Les empires atlantiques, menés par la Grande-Bretagne, organisent une campagne internationale de terreur afin d'éradiquer la piraterie. Entre 1716 et 1726, les dirigeants pendent des pirates à Londres, à Édimbourg, à São Miguel dans les Açores, à Cape Coast Castle[23] en Afrique, au Salvador, au Brésil, au Curaçao, à Antigua, à Saint-Kitts, en Martinique, à Kingston et Port Royal en Jamaïque, aux Bahamas, dans les Bermudes, à Charleston en Caroline du Sud, à Williamsburg en Virginie, à New York, à Providence sur Rhode Island et à Boston même. Dans tous ces lieux, les autorités mettent en scène des exécutions spectaculaires de ceux qui ont commis le crime de banditisme en mer. La pendaison de Fly est l'une des dernières parmi ces scènes sanglantes.

★
★ ★

Dans le monde atlantique, on l'a vu avec Fly et ses compagnons, les scènes de pendaison prennent souvent une tournure dramatique. Les repentis comme Cole, Greenville et Condick, espérant un pardon, énoncent ce que les autorités attendent d'eux : « Ne prononcez pas de jurons, ne blasphémez pas, n'insultez pas le nom du Seigneur, ne chantez pas de chansons grivoises, ne jouez pas aux jeux d'argent, ne vous rendez pas dans les maisons closes, ne profanez pas le repos dominical, ne vous vautrez pas dans le stupre et la luxure, ne soyez pas cupides. » Ils déclarent qu'il faut obéir à toutes les autorités, respecter les parents, « faire preuve envers les puissants du respect qui leur est dû, rester à sa place et à son rang ». En dépit de tels renoncements, rares sont les pirates qui obtiennent le pardon[24].

En revanche, les pendaisons génèrent de grands désordres et des résistances. En 1717, la foule récalcitrante sauve un pirate de l'échafaud. Les autorités royales, craignant que la même chose ne se reproduise, renforcent le dispositif militaire. Beaucoup de forbans refusent de tenir le rôle écrit pour eux. Un cortège sans fin de condamnés marche vers la potence avec l'air rebelle et brocarde les plus hautes autorités en montant sur l'échafaud. Faisant face à la corde, aux Bahamas, en 1718, Thomas Morris exprime le vœu d'avoir été « l'une des plus grandes pestes de ces îles ». En décembre 1718, à Providence, Woodes Rogers, le gouverneur et capitaine général des Bahamas, organise une exécution massive. Il s'arrange pour faire flotter « l'infâme » drapeau noir au-dessus des gibets, mais craignant une émeute déclenchée par la foule, dont une bonne partie a été pirate elle-même, ou pire le sauvetage des malfaiteurs, il déploie cent soldats afin d'escorter Daniel Macarty et sept de ses compagnons jusqu'à l'échafaud. Tour à tour, les forbans tiennent des discours de révolte, criant que « la vie de pirate est la seule digne d'un homme d'esprit ».

En 1720, huit membres de l'équipage de Bartholomew Roberts sont capturés et jugés en Virginie. Devant le tribunal, ils se comportent avec « la plus grande impudence ». Le procès achevé, ils se répandent en imprécations contre leurs juges et tous les individus impliqués dans la condamnation. Ils promettent de n'en laisser aucun en vie s'ils recouvrent la liberté. Ils meurent sans exprimer la moindre repentance. L'un d'entre eux, selon un observateur, « demande une bouteille de vin, et, en levant son verre, boit à la damnation du gouverneur et au désordre dans les colonies ».

La même scène se répète encore et encore. À Cape Coast Castle en 1722, alors que les cinquante-deux membres de l'équipage de Roberts

doivent être exécutés devant un parterre d'Européens et d'Africains, plusieurs expliquent : « Nous sommes de pauvres voyous, et comme tels, nous devons être pendus, mais nous sommes moins coupables que d'autres, qui y échappent. » Les pirates font ici référence aux riches exploiteurs qui escroquent les marins, ne leur donnant ni les salaires promis ni une nourriture correcte, les obligeant, de fait, à se tourner vers la piraterie. Comme Fly, les « vieux » pirates Magnes, Sympson, Sutton, Ashplant et Hardy maudissent le tribunal et marchent vers l'échafaud sans verser une larme. Hardy se plaint « d'avoir vu de nombreux hommes pendus, mais cette façon de leur lier les mains dans le dos lui semble étrange ». Il a la témérité ou l'humour, de suggérer que les autorités ne sont même pas capables de procéder à une exécution correcte[25].

Ici, comme en d'autres occasions, les autorités déploient le Jolly Roger sur le lieu de l'exécution. « Naviguez sous son pavillon, suggèrent-elles, et vous mourrez sous lui. » La mort n'étant pas suffisamment terrifiante, les corps des pirates sont transformés en un « spectacle profitable et utile », ils sont disséminés le long des côtes africaines, afin de diffuser le funeste message aussi largement que possible[26].

La terreur engendre une contre terreur.

Œil pour œil et dent pour dent.

En 1717, suite à la pendaison de huit membres de l'équipage de Black Sam Bellamy, les pirates encore en mer font le serment de « tuer quiconque transporte des biens vers la Nouvelle-Angleterre ». Edward Teach – connu sous le nom de Barbe-Noire – et son équipage brûlent un navire « parce qu'il appartient à Boston, et que les habitants de Boston ont pendu quelques-uns des pirates[27] ». Lorsque Bartholomew Roberts et ses hommes apprennent que le gouverneur et le conseil de Nevis ont exécuté des pirates en 1720, ils naviguent vers le port de Basse-Terre, mettent le feu à plusieurs navires et offrent une forte récompense à quiconque leur livrera les responsables officiels en mains propres. Ils provoquent un tapage magistral lorsqu'ils parviennent à capturer un vaisseau français transportant le gouverneur de la Martinique, qui a également fait pendre des membres de la « fraternité ». Roberts se venge en pendant le gouverneur à la vergue de son propre navire. C'est ainsi que les pirates pratiquent le terrorisme contre les terroristes d'État. Cette guerre des nerfs – un pendu pour un autre –

engendre une spirale de violence[28]. Le capitaine Charles Johnson, qui a connu certains des pirates individuellement, et qui a longuement rédigé le récit de leurs exploits, les qualifie de « terreurs des marchands du monde entier[29] ».

En dépit de l'image sanguinaire qu'ils ont encore de nos jours, les pirates ne veulent pas nécessairement combattre. Comme l'écrit Stanley Richards, « leur ambition est d'obtenir du butin et de vivre pour savourer le plaisir qu'il leur procure ». Une bataille peut les priver de cette vie facile. Ils considèrent l'action contre un autre bateau comme une nécessité à laquelle ils répugnent. « Ils recherchent le butin, pas le sang[30]. » L'idée première est d'intimider l'équipage du bateau attaqué afin qu'il ne se défende pas. La tactique fonctionne bien. À la vue du Jolly Roger, l'équipage du *Eagle* refuse non seulement de se battre mais en empêche également les officiers. Les hommes apeurés se cachent « tout au fond de la cale ». Edward Low et ses hommes, en route vers São Miguel, dans les Açores, menacent « d'une mort immédiate tous ceux qui résisteront ». Les équipages cèdent aux bandits sans que ceux-ci tirent un seul coup de feu. Comme l'annonce le *Boston News-Letter* en juin 1718, le traitement brutal de ceux qui résistent « intimide tellement nos marins qu'ils refusent de se battre quand les pirates les attaquent ». Les équipages sont incités à ne pas risquer leur vie pour protéger les biens des marchands et des capitaines qui les traitent si médiocrement.

Les pirates utilisent également la violence afin de contraindre les capitaines de bateau, à révéler l'endroit où est caché le butin, ainsi qu'à « confesser combien d'argent se trouve à bord ». Ils menacent ainsi un capitaine de « le jeter par-dessus bord avec un boulet à deux têtes autour du cou » s'il dissimule le moindre argent. Ils disent à un autre : « Si nous découvrons un mensonge, nous vous enverrons en enfer, ton bateau et toi. » Ceux qui tentent de dissimuler les richesses et se font prendre sont châtiés. Roberts et ses hommes fouettent le maître d'équipage d'un bateau capturé « jusqu'à un pouce de profondeur » parce qu'il a caché deux bagues en or dans sa poche.

Un grand nombre de navires arraisonnés sont incendiés et coulés, afin de dissimuler la présence des « vilains de tous les pays » dans les eaux. Ils sont aussi détruits car propriété des marchands et des capitaines honnis.

Le penchant des pirates pour la terreur semble même avoir un effet d'intimidation sur les officiers et les marins de la British Royal Navy. À partir de 1717, les officiers coloniaux et les marchands se plaignent en chœur que les navires de Sa Majesté se montrent peu impatients d'aller lutter contre les flibustiers qui perturbent dramatiquement le commerce. En Jamaïque, « les capitaines des frégates de guerre stationnées ne veulent pas se hasarder avec les bateaux du roi contre de tels désespérés ».

Woodes Rogers, le gouverneur des Bahamas, de même que le gouverneur Archibald Hamilton et l'assemblée d'Antigua déplorent que le capitaine Whitney du HMS *Rose* ait reçu l'ordre de poursuivre Roberts et ses semblables, mais qu'il ait refusé de le faire. Le capitaine Cornwall, du HMS *Sheerness*, est accusé de « négliger ou refuser de partir à la recherche d'autres pirates ». Upton, du HMS *London*, est envoyé dans l'océan Indien mais, lors de sa rencontre avec Edward England, il choisit de fuir. Thomas Matthews, du *Lion*, préfère apparemment la pratique du commerce illégal au devoir du combat, bien plus dangereux. Il est accusé de collaboration et d'échange de marchandises avec les pirates, à Madagascar.

Edward Taylor, le capitaine pirate, voyant que cette situation se répète, se moque de la Royal Navy dans un court discours à son équipage, en 1723 : « Que mon sang soit maudit, et mon Dieu, pardonne-moi de jurer, mais il y a ici un escadron d'hommes de guerre envoyés à notre recherche. Ils ne font aucun effort et se consacrent plutôt à faire du commerce. Alors restons chacun de notre côté et prenons soin de nous[31]. »

★
★ ★

Comment cette dialectique de la violence entre les pirates et l'État-nation s'est-elle développée et quelles en sont les causes ? Comment la piraterie fait-elle irruption en 1716 ? Pourquoi décline-t-elle après 1726 ? Pourquoi les pirates expriment-ils une telle rage à l'encontre des capitaines de bateau et des officiers royaux ?

Ces questions fondamentales seront posées dans les pages qui suivent, à mesure que nous explorerons l'histoire sociale et culturelle de l'âge d'or de la piraterie.

Nous verrons que le vaisseau pirate du début du XVIII^{e} siècle est un monde inversé, aux règles et aux coutumes alternatives. Les pirates

« distribuent la justice », élisent leurs officiers, divisent leur butin de façon égale et instaurent une discipline différente. Ils limitent l'autorité du capitaine, résistent à de nombreuses pratiques en vigueur dans l'industrie de la marine marchande capitaliste, et entretiennent un ordre social multiculturel, multiracial et multinational. Ils démontrent, de façon subversive, que les navires n'ont pas besoin d'être dirigés brutalement, selon les habitudes du service marchand et de la Royal Navy.

Pour comprendre le drame répété des potences d'un port de l'Atlantique à l'autre, pour expliquer la soudaine explosion de la piraterie au cours du XVIII[e] siècle, nous devons écouter ce que William Fly dit des « mauvais usages » et entrevoir le troisième type de terreur, celle des capitaines. Les compagnons des mers étaient traités de façon barbare. Fly parle du régime disciplinaire violent appliqué à bord des navires de haute mer, de la brutalité ordinaire et omniprésente pratiquée par les capitaines de bateau transportant des biens et des marchandises qui constituent le sang de l'économie capitaliste mondiale. Les sévices que le capitaine Green fait subir à Fly et aux autres marins de l'*Elizabeth,* générant la rage, la mutinerie, le meurtre puis la décision de devenir pirate ne sont pas difficiles à imaginer. Les minutes des procès de la Haute Cour de l'Amirauté regorgent de récits sanglants, de coups de fouet, de tortures et de meurtres[32].

Le face-à-face qui se produit à Boston, en 1726, entre Fly et Mather est inhabituellement combatif, mais il n'est pas rare. Issus de toutes les nations, s'attaquant au commerce mondial sans le moindre respect pour les États et la propriété, les pirates ont écrit un drame étrange et fascinant. Cette pièce morale du XVIII[e] siècle déborde de personnages hauts en couleur, d'intrigues complexes, de péripéties, de retournements de situation, et même de dénouements inattendus.

Un des épilogues survient lorsque Fly sort vainqueur du débat. Le forban « stupide » et « incorrigible » convainc le très sûr ministre d'une des principales causes de la piraterie. Lors de son sermon d'exécution, Mather s'adresse en effet aux capitaines présents dans la foule, leur disant en des termes sans équivoque qu'ils doivent après cela éviter d'être « trop semblables au diable dans leur utilisation barbare des hommes qui se trouvent sous leur commandement, et doivent les soustraire aux tentations de commettre des actes désespérés[33] ».

3 BOYER (Abel), *The Political State of Great Britain*, soixante volumes, Londres, 1711-1740 ; MATHER (Cotton), *The Vial Poured Out upon the Sea : A Remarkable Relation of Certain Pirates*, Boston, 1726, p. 47-48. JOHNSON (Capitaine Charles), *A General History of the Pyrates*, éditions Manuel Schonhorn, Londres, 1724 et 1728, University of South Carolina Press (1972), p. 606-613.

4 MATHER (Cotton), *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy*, Boston, 1726, p. 14.

5 BOYER, *Political State*, volume 33, p. 272-273. MATHER, *Vial Poured Out upon the Sea*, p. 47-48.

6 MATHER, *op. cit.*, p. 112. *Boston News-Letter*, 7 juillet 1726. Condick, considéré comme jeune, alcoolique, « stupide et insensible » obtint un sursis. Voir Benjamin COLMAN, *It is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God*, Boston, 1726, p. 37.

7 Bateau à deux mâts. [NDE.]

8 *History of Pyrates*, p. 606. Disponible en français aux éditions Phébus, sous le titre *Histoire générale des plus fameux pyrates.*

9 « La revanche de la gloire » [NDE.]

10 *Ibid*, p. 606 et 608.

11 Lire, en anglais, l'excellent article de Daniel E. WILLIAMS, « Puritains and Pirates : A confrontation between Cotton Mather and William Fly in 1726 », *Early American Litterature* 22, 1987, p. 233-251.

12 COLMAN, *It is a Fearful Thing*, *op. cit.*

13 Pour en savoir plus sur le pirate, antihéros moderne, lire Hans TURLEY, *Rum, Sodomy and the Lash : Piracy, Sexuality, and Masculine Identity*, New York University Press, 1999.

14 Pour une vision plus large des travailleurs migrants aux XVII^{e}, XVIII^{e}, et XIX^{e} siècles, se référer à l'ouvrage de Peter LINEBAUGH et Marcus REDIKER, *The Many-Headed Hydra : Sailors, Slaves, Commoners, and The Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000. Disponible en français sous le titre *L'Hydre aux mille têtes. L'histoire cachée de l'Atlantique révolutionnaire*, éditions Amsterdam, 2008.

15 Guerre de Succession d'Espagne (1701-1714). Conflit opposant initialement la France et le Saint-Empire romain germanique, prétendant tous deux à la succession du roi d'Espagne Charles II. Louis XIV réussit à faire sacrer son petit-fils sous le nom de Philippe V. L'empereur Léopold I^{er}, qui conteste le droit de la France, s'allie à l'Angleterre et aux Pays-Bas qui refusent de voir l'empire colonial espagnol s'ouvrir au commerce français. Cette coalition triomphe de la France. Le traité d'Utrecht permet certes aux Bourbons de conserver le trône d'Espagne mais des lieux stratégiques de l'Empire espagnol sont annexés par les vainqueurs (tel Gibraltar), et par le système de l'*Asiento*, les Anglais dominent le commerce colonial. [NDE.]

16 Comité de huit commissaires royaux chargé en 1696 de promouvoir l'économie coloniale britannique. [NDE.]

17 *Boston News-Letter*, 21 mai 1716.

18 *Her/His Majesty's Ship*, ou Navire de Sa Majesté. [NDE.]

19 Quadruple-Alliance : alliance conclue en 1718 entre la France, le Royaume-Uni, les Provinces-Unies (Pays-Bas) et le Saint-Empire contre l'Espagne qui refuse d'abandonner ses possessions italiennes. Isolé, le royaume ibérique renonce à la Sicile et à la Sardaigne en 1720.

20 *Boston News-Letter*, 29 avril 1717.

21 Boucanier : au XVII^{e} siècle, aux Antilles, à Saint-Domingue notamment, désigne des émigrés blancs déclassés ou des engagés en fuite, vivant en autonomie dans les marges sauvages des colonies et chassant le bœuf dont ils « boucanent » la viande. Harcelés par les Espagnols, ils deviennent souvent pirates ou flibustiers. [NDE.]

22 *History of Pyrates*, p. 285-286. Voir aussi Robert C. RITCHIE, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Harvard University Press, 1986.

23 Actuel Ghana. [NDE.]

24 MATHER (Cotton), *Useful Remarks : An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men. A Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them.* New Port, Rhode Island, 19 juillet 1723.

25 *History of Pyrates,* p. 285-286.

26 *American Weekly Mercury,* 17 mars 1720. BROCK, *Letters of Spotswood,* volume II, p. 338. MATHER, *Useful Remarks,* p. 20. Voir aussi Stanley RICHARDS, *Black Bari,* Christopher Davies ed, 1966, p. 104.

27 *Trials of Eight Persons Indited for Piracy,* Boston, 1718, p. 8-19. *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates,* London, 1719, p. 45.

28 Lettre du gouverneur Hamilton au Conseil du commerce et des plantations, 3 octobre 1720.

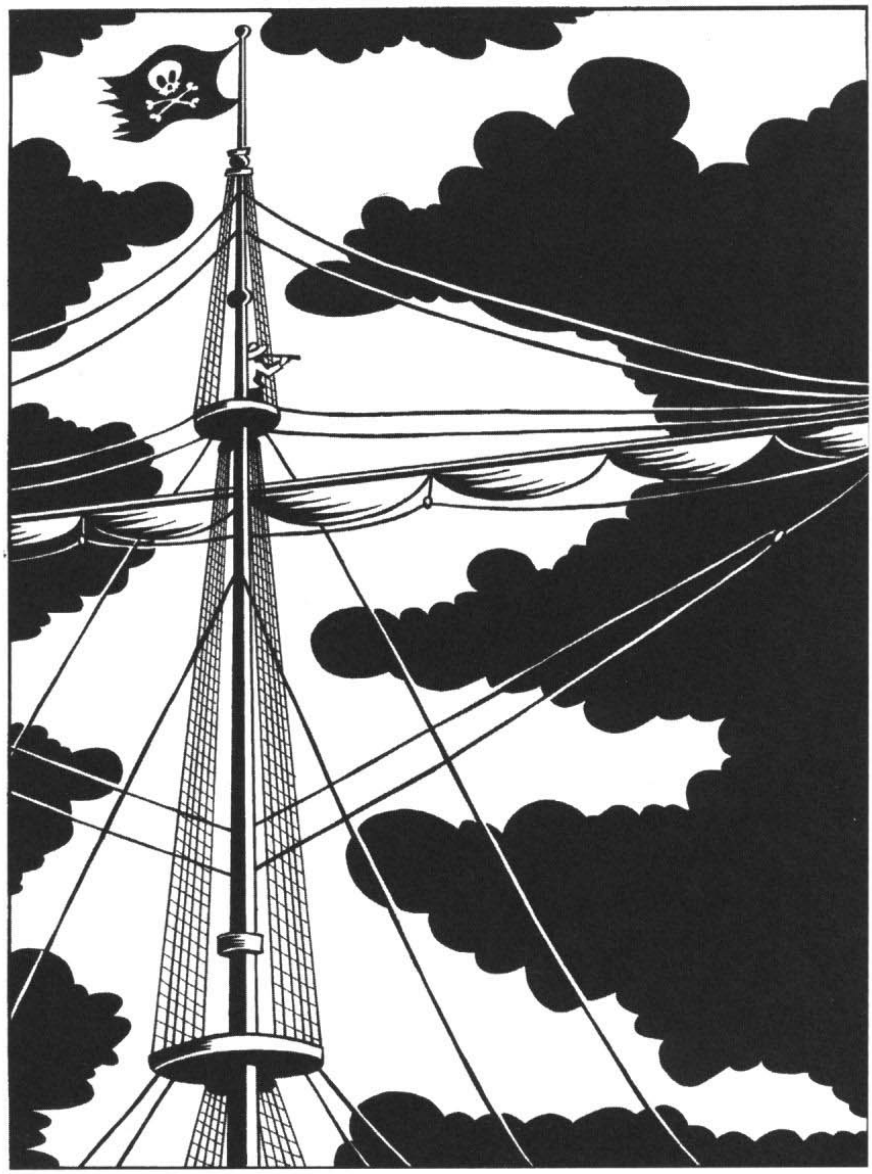
29 *History of Pyrates,* p. 26. On a longtemps pensé que le capitaine Charles Johnson était Daniel Defoe. C'est le critique littéraire John Robert MOORE qui a suggéré ceci en premier dans *Defoe in the Pillory and Other Studies,* Indiana University Press, 1939. Récemment, les chercheurs FURBANKS et OWENS ont remis en cause l'identité du capitaine Johnson dans *Canonisation of Daniel Defoe,* Yale University Press, 1988. Je travaille sur l'*Histoire des plus fameux pyrates* depuis plus de vingt-cinq ans. Il me semble que l'auteur a une connaissance du monde marin bien plus vaste que celle que Defoe aurait pu acquérir. À l'exception du chapitre sur le capitaine Misson et Libertalia, qui est une fiction, les écrits de Johnson sont considérés comme fiables. Pour s'en convaincre, on pourra se reporter aux ouvrages de Philip GOSSE *(The History of Piracy,* Tudor, 1932), Hugh F. RANKIN *(The Golden Age of Piracy,* Hort, Rinehart and Winston, 1969), Marcus REDIKER (*Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge University Press, 1987), B. R. BURGH (*Sodomy and the Perception of Evil*, New York University Press, 1983) et l'introduction de SCHONHORN, dans *History of Pyrates.*

30 RICHARDS, *Black Bart,* p. 22.

31 *Boston News-Letter,* 16 avril 1722. *American Weekly Mercury,* 13 décembre 1720.

32 Mather note que pour Fly et ses acolytes, les meurtres et la piraterie représentent une « revanche face aux mauvais usages ». Lire à ce propos *Vial Poured Out Upon the Sea,* p. 112 et le chapitre V de *Between the Devil and the Deep Blue Sea.*

33 MATHER, *Vial Poured Out upon the Sea,* p. 44-45.



CHAPITRE II

L’ARITHMÉTIQUE POLITIQUE DE LA PIRATERIE

L’explosion de la piraterie fait suite à la guerre de Succession d’Espagne. Elle n’est une surprise pour personne. Dès 1713, un groupe de marchands de Virginie écrit à l’Amirauté pour signaler « ses craintes de voir les pirates mettre à mal le commerce ». Edmund Dummer, chargé des envois postaux aux Antilles, craint qu’en temps de paix, le « maudit commerce » des corsaires[34] « ne se multiplie tellement » que le danger sera plus grand que pendant le conflit.

Quelles circonstances ont rendu cette explosion prévisible ? Quelle perception le marin a-t-il de l’organisation et de la croissance de l’économie atlantique ? En 1716, au moment où la piraterie se développe à grande échelle, que connaît-il du monde qui l’entoure ? La flibuste a-t-elle été source de davantage de dangers pour les transports de marchandises anglaises que les campagnes navales de la France et de l’Espagne durant la guerre ?

Pour répondre à ces questions, nous étudierons ce qu’un individu du début du XVIII^{e} siècle aurait appelé « l’arithmétique politique de la vie économique ». C’est-à-dire la réalité globale de l’empire, du commerce, de la guerre et de la paix qui dépendent, dans une large mesure, des flux et reflux du marché du travail maritime.

De ce faisceau complexe de forces émerge le pirate, le couteau entre les dents[35].

★
★ ★

Le pirate sait que la plupart des villes portuaires de l’Atlantique où il accoste appartiennent à cinq pays devenus des puissances impériales : l’Espagne, le Portugal, les Pays-Bas, la France et l’Angleterre.

Au cours des XV^e^ et XVI^e^ siècles, les Espagnols et les Portugais ont accaparé une grande partie du Nouveau Monde. Ces pays sont désormais la terre d'accueil de près d'un million trois cent mille Européens et d'un million de descendants d'Africains. En 1700, ils vivent aux côtés de plusieurs millions d'Amérindiens, non recensés. Les Hollandais, peu nombreux, se sont affirmés comme les maîtres des océans au cours du XVII^e^ siècle. Les Français et les Anglais ont débuté assez tardivement l'aventure impériale, mais ils prospèrent. En Espagne, le commerce colonial et les affaires maritimes sont pris en charge par la Maison du commerce et le Conseil des Indes. Au Portugal, par le Conseil d'outre-mer. Aux Pays-Bas, par la Compagnie hollandaise des Antilles. En France, par le ministère des Affaires maritimes, et en Angleterre par le Conseil du roi, la Chambre du commerce et le Conseil du commerce et des plantations.

Opérant à partir des grandes villes portuaires comme Séville, Lisbonne, Amsterdam et Londres, reliant les populations, les cultures, les économies de l'Europe et de l'Afrique à celles des Amériques, toutes ces structures organisent la « production délocalisée » par le biais des moyens maritimes. Le travail du marin est essentiellement payé à la tâche[36].

Le marin sait, par expérience, que ces puissances atlantiques se livrent à des guerres qui paraissent incessantes.

Le marin typique de 1716 est un homme d'environ trente ans, ayant connu la guerre pendant la plus grande partie de sa vie. Son activité professionnelle tout entière s'est déroulée derrière les nuages de fumée des canons de l'hostilité nationale et internationale. La grande rivalité anglo-française qui domine l'Atlantique du XVIII^e^ siècle débute en 1689, avec les premiers coups de feu de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et se prolonge jusqu'en 1697. Au terme de cinq années de paix, la guerre de Succession d'Espagne éclate en 1702 entre l'Espagne et la France d'un côté, et la Grande-Bretagne de l'autre. Elle dure jusqu'en 1713. Vingt des vingt-cinq premières années du marin sont vécues dans un océan Atlantique en guerre[37].

Le marin sait que ces guerres sont essentiellement menées pour l'enrichissement, dont une large part dépend des échanges d'or, d'argent,

de poisson, de fourrures, d'esclaves et de domestiques, de sucre et de tabac, de produits manufacturés.

Les conflits qui ont précédemment opposé les grandes puissances se concentraient sur l'acquisition de territoires. Ils étaient sous-tendus par la ferveur religieuse, les nations protestantes et catholiques se livrant des guerres sanglantes. Au début du XVIII^{e} siècle, les domaines des différents empires sont largement stabilisés. Les guerres de religion cèdent le pas aux guerres commerciales. Les puissances atlantiques, en concurrence acharnée, sont convaincues que le contrôle des océans est la clé d'un commerce accru, de profits plus importants, de croissance économique et de pouvoir national.

L'Angleterre en particulier opère une « révolution commerciale » entre 1660 et 1700. Son commerce triple. Elle devient un acteur majeur de l'économie croissante de l'Atlantique. De nouveaux commerçants, indépendants, surgissent sur le devant de la scène et remplacent les vieilles compagnies de marchands affréteurs.

De 1698 à 1712, la Royal African Company perd, par étapes, le monopole du commerce des esclaves. Le gouvernement lance une horde affamée de commerçants à l'assaut de l'« or noir ».

Le pouvoir commercial et la puissance navale s'accroissent parallèlement. Les empires atlantiques considèrent le commerce de longue distance, selon les termes de J. H. Parry, comme « une forme de guerre douce ».

La réalité de cette affirmation est évidente aux yeux des marchands bien armés. Des corsaires sont mobilisés par les monarchies afin de piller les navires de commerce des ennemis en période de conflit, plus spécialement aux Antilles. Que ce soit en transportant des produits ou en menant la guerre, le marin fournit la force de travail de l'aventure transatlantique[38].

Le marin sait que des milliers d'individus émigrent et travaillent dans le monde atlantique et qu'un grand nombre d'entre eux se retrouvent, comme lui, exposés à la violence.

En 1716, le processus mondial d'expropriation, appelé accumulation primitive, a déjà expulsé des millions de personnes de leurs terres ancestrales en Europe, en Afrique, aux Amériques. Des centaines de milliers d'Amérindiens ont péri. Tués par la guerre ou victimes des maladies européennes. Des milliers d'autres individus se déplacent vers les

terres intérieures, afin d'échapper aux pionniers européens, qui enlacent les côtes de l'Amérique du Nord et du Sud.

En 1716, deux millions et demi d'Africains ont déjà été arrachés à leurs villages par des guerriers et des pillards, puis vendus à des marchands européens qui les expédient vers l'Europe et les Amériques. Le mouvement de remembrement[39] et d'autres mécanismes de dépossession ont jeté des milliers de personnes sur les routes et les chemins de l'Angleterre et de l'Europe. Des masses de campagnards convergent vers les villes où ils trouvent du travail dans les usines, dans l'armée, ou dans la marine. La guerre nécessite une grande quantité de main-d'œuvre. Des centaines de milliers de personnes s'embarquent pour travailler dans les plantations coloniales, volontairement ou non. L'expropriation a « libéré » des millions de travailleurs. Ils sont redéployés aux confins éloignés de l'empire, souvent comme domestiques ou esclaves, sur des plantations qui génèrent la plus grande accumulation programmée de richesses que le monde ait jamais vu. On dit du sucre, la marchandise la plus lucrative du XVIII^{e} siècle, qu'il est fait de sang.

À dater de 1716, à mesure qu'ils accroissent leur pouvoir, les grands planteurs conduisent des armées de serviteurs et d'esclaves de leurs propres terres aux colonies. Les empires atlantiques mobilisent la force de travail à une échelle encore inédite, faisant un usage stratégique de la violence. Cette violence s'exprime lors de la saisie des terres, de l'expropriation des travailleurs agricoles, du « passage du milieu[40] ». La punition, sous forme de mort souvent, est infligée à ceux qui osent résister à l'ordre colonial. L'économie atlantique atteint un nouveau stade de maturité, de stabilité et de profitabilité. La richesse croissante de quelques-uns dépend de la misère croissante du plus grand nombre[41].

Le marin sait que le commerce constitue le processus d'unification de l'économie mondiale, dont le navire est un rouage indispensable. Il sait que c'est son propre travail qui fait avancer le bateau. Mais il sait également que 1716 est une année difficile pour les travailleurs des mers.

La fin de la guerre de Succession d'Espagne a entraîné une démobilisation massive des marines de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Espagne. Les effectifs de la British Royal Navy plongent de quarante-neuf mille huit cent soixante hommes en 1712 à treize mille quatre cent

soixante-quinze deux années plus tard. Ce n'est qu'à partir de 1740 que le nombre remontera à environ trente mille.

Dans le même temps, les contrats de mercenariat expirent, augmentant le nombre de navigateurs désœuvrés dans les villes portuaires du monde entier. En Angleterre, comme l'écrit le capitaine Johnson, des multitudes de marins au chômage « mendient en sillonnant lentement l'ensemble du royaume ». Malgré tout, les conditions de vie ne se détériorent pas immédiatement. Selon l'historien Ralph Davis : « Durant les années 1713-1715, on assiste au transport de monceaux de marchandises excédentaires provenant des colonies, ainsi qu'à l'expédition d'une grande quantité de produits anglais vers les colonies et les autres marchés. » Cet essor à petite échelle donne du travail à certains des marins qui ont été rayés des listes des militaires et des corsaires.

Mais à la fin de 1715, un effondrement du commerce survient, il va se prolonger jusqu'aux années 1730. L'immense surplus de main-d'œuvre maritime engendre de graves problèmes sociaux. Les salaires se réduisent considérablement et les marins de la flotte commerciale qui gagnaient entre quarante-cinq et cinquante-cinq shillings par mois en 1707 n'en gagnent plus que la moitié quelques années plus tard. Ils entrent en concurrence pour des travaux rares. Ceux, suffisamment chanceux, qui trouvent une couchette sur un bateau, constatent que les accords ordinaires à bord ne prévoient qu'une nourriture de piètre qualité et une discipline brutale, qui s'intensifie. Les années de guerre, malgré leurs dangers mortels, offraient en compensation des bénéfices tangibles[42].

Le marin sait que ceux qui dirigent les empires atlantiques considèrent désormais les pirates avec un regard radicalement différent, non plus comme des alliés utiles, mais comme des ennemis des objectifs impérialistes.

Durant une grande partie du XVII^{e} siècle, les flibustiers sont indirectement employés par les Pays-Bas, la France et l'Angleterre pour harceler le Portugal et l'Espagne et s'emparer de leur fortune scintillante. Opérant principalement à partir des îles des Caraïbes, notamment la Jamaïque, les rôdeurs des mers mettent à sac les ports espagnols de Veracruz et Panama. Ils dévastent à plusieurs reprises les églises catholiques et remplissent leurs cales d'assiettes en argent. Mais à dater des années

1680, l'attitude de la classe dirigeante change. Les notables de la Jamaïque pensent gagner davantage d'argent en cultivant le sucre, et les membres du Parlement anglais souhaitent un commerce international plus stable et plus fiable. Les pirates, qui empêchent la mise en œuvre de ces deux projets, sont pendus en nombre significatif au cours de la décennie qui suit.

Pour l'historien Max Savelle, le traité d'Utrecht de 1713 est pensé, en Europe et en Amérique, « comme un compromis établissant une paix durable, fondée sur le principe d'un pouvoir colonial équilibré ». La Grande-Bretagne, en particulier, passe un accord avec le gouvernement espagnol, l'*Asiento,* qui autorise officiellement l'importation par ses marchands de quatre mille huit cents esclaves par an, sans compter une importante contrebande. Les retombées de l'*Asiento* et du commerce privé des esclaves permettent d'exploiter la richesse espagnole de façon plus sûre. Les pirates se trouvent désormais sur le chemin de la stabilité et des profits espérés[43].

Le marin sait qu'en dépit des volontés venues d'en haut, l'Atlantique est un vaste espace que les empires ne peuvent pas facilement contrôler. Ces circonstances créent des opportunités pour eux.

Les puissances atlantiques, plus spécialement l'Espagne, possèdent d'immenses portions de territoires très éloignées les unes des autres. Elles ne sont pas en mesure de contrôler les voies maritimes par lesquelles transite le commerce. Comme l'écrit Cornelius Van Bynkershoek, un érudit juriste hollandais, en 1702 : « Le pouvoir de la terre s'arrête exactement à l'endroit où s'achève la puissance des armes. » On peut, selon lui, considérer la mer comme une possession « aussi loin que le permet la portée des canons », ce qui est la formulation d'origine de la distance de trois miles sur laquelle s'exerce la souveraineté nationale en eaux côtières. Cornelius Van Bynkershoek conclue en affirmant que « le vaste océan ne peut être possédé ». C'est un territoire commun, un lieu fréquenté par tous, y compris par le navigateur qui ose devenir pirate[44].

Le marin qui épouse le Jolly Roger après 1716 participe à une expérience forte de la vie et du travail dam un monde de bois.

L’espace de travail du navigateur, le bateau de haute mer, a quelque similarité avec la manufacture. En ce lieu, ceux qui ne possèdent pas de propriété et vendent leur force de travail pour un salaire en numéraire, coopèrent pour faire avancer la machine. Naviguant sur de fragiles petits navires en bois, à travers les océans menaçants du globe, les marins participent à une expérience profondément collective du travail, de celles qui requièrent une coopération soigneusement synchronisée par nécessité de survie. Faisant face à un capitaine de bateau détenant un pouvoir disciplinaire presque illimité et une aptitude permanente à utiliser le chat à neuf queues[45], le marin développe une vaste capacité de résistance, qui comprend la désertion, les mutineries et les grèves. En réalité, les marins « inventeront » la grève lors d’un conflit salarial à Londres, en 1768, passant de bateau en bateau, abaissant et sabrant les voiles, afin d’imposer leurs revendications aux marchands.

La pénurie de nourriture et de boisson est chronique, de même que l’exaspérant système de hiérarchie et de privilèges. Le marin est conscient de l’importance de l’égalité : une juste distribution des risques augmente les chances de survie de tous. Séparé des êtres aimés et du reste de la société pendant de longues périodes, il développe une culture du travail distincte, avec son propre langage, ses chansons, ses rituels, ainsi qu’un sens particulier de la fraternité.

Ses valeurs cardinales, qui reposent sur le collectivisme, l’anti-autoritarisme, l’égalitarisme, sont résumées dans la phrase fréquemment prononcée par les navigateurs rebelles : « *They were one and all resolved to stand by one another.*[46] » Toutes ces qualités culturelles sont le fruit de l’expérience du travail et toutes agissent à la fois sur la décision de devenir pirate et sur la façon de se comporter par la suite.

★
★ ★

En 1698 et 1699, le gouvernement anglais promulgue une loi sur la « suppression plus efficace de la piraterie[47] ». Elle est d’abord envisagée comme provisoire puis devient perpétuelle en 1700. Cette loi comprend des éléments issus des législations antérieures[48], modernisées au début du XVII^{e}

siècle par Sir Edward Coke. Celui-ci les a enrichies de la notion de « petite trahison » et a importé la phrase *hostes humani generis*[49], expression issue de la loi romaine. En 1696, le procès *Rex v. Dawson* implique des membres de l'équipage pirate d'Henry Avery. Le juge de l'Amirauté Sir Charles Hedges décide que les tribunaux et les juges anglais auront désormais pouvoir de juridiction partout, sur toute personne portant tort au commerce britannique. La loi de 1700 étend la définition du pirate au-delà de la personne qui commet des actes de banditisme en mer. Elle y inclut le mutin parti avec le bateau et le marin qui s'oppose à la défense de son navire pendant que des pirates l'attaquent. Elle attribue également des pensions à ceux qui sont blessés en défendant le vaisseau. En cas de décès, l'argent est destiné à la femme et aux enfants du défunt. Les marins qui désertent leur navire, considérés comme des recrues de choix pour les bateaux pirates, sont privés de leurs salaires[50].

La loi sera modernisée en 1715 puis à nouveau en 1719. Entre ces dates, le roi accorde des pardons afin d'essayer de débarrasser la mer des voleurs. Comme les grâces précisent que seuls les crimes perpétrés à des moments particuliers, dans certaines régions bien définies, seront pardonnés, de nombreux pirates craignent une duperie et refusent de se rendre. D'autres acceptent l'amnistie, puis reprennent tout simplement leurs activités de piraterie. C'est ce qu'explique Robert Johnson, le gouverneur de la Caroline du Sud, au Conseil du commerce et des plantations en 1718 : « Je ne perçois pas que la proclamation de pardon émise par Sa Gracieuse Majesté ait produit un quelconque effet bénéfique parmi eux, quelques-uns en réalité se rendent et obtiennent ainsi un certificat, puis s'en retournent de nouveau à leurs activités. » Walter Hamilton, le gouverneur d'Antigua, le confirme, écrivant à la même assemblée : « Vos seigneuries devraient désormais pleinement prendre conscience du peu d'effet qu'ont les lois de grâce et de pardon sur cette vermine. » Dans tous les cas, pour la plupart des hommes, se soumettre aux règles du pardon signifie un retour aux conditions lamentables de la vie à laquelle ils ont échappé[51].

Leur tactique ayant échoué, les dirigeants de l'Empire britannique renforcent en 1721 la loi sur la piraterie[52].

Ils promettent la mort à quiconque coopérera avec les pirates, la perte des salaires et six mois d'emprisonnement pour ceux qui refuseront de

défendre leur bateau. Ils décrètent également que les navires militaires ne sont pas destinés au commerce mais à chasser et à combattre les pirates, bien qu'ils ne fassent preuve que de fort peu d'ardeur, à la grande déception des marchands et des représentants du royaume. Les marins blessés lors d'une bataille contre les pirates « seront traités comme s'ils avaient réellement été au service de la Couronne », explique le *Boston News-Letter.* Le Parlement ne laisse également aucun doute à propos de la portée transocéanique de la nouvelle loi de 1721 : elle « s'appliquera à tous les domaines de Sa Majesté en Asie, Afrique et Amérique ». Selon Alfred P. Rubin, spécialiste des lois internationales sur la piraterie, la motivation principale de ces textes est la protection de « la propriété privée recoupant plusieurs frontières nationales[53] ».

★
★ ★

Les forbans manient les bateaux avec une exceptionnelle dextérité. Selon un vieil adage, « les meilleurs des marins sont les pirates ». Ils ont en effet un savoir local particulier concernant les vents et les courants, les hauts-fonds et le littoral, les voies maritimes et les fréquences des expéditions. Ils connaissent les lieux pour dresser des embuscades, près des principales routes commerciales. Ils disposent également de receleurs et de marchés pour écouler et échanger les biens dont ils s'emparent[54].

Au cours des années 1710-1720, le commerce, comme nous l'avons vu, est un moteur dynamique du développement économique global, une rutilante source de richesse. Les nations impériales de l'époque n'ont pas la capacité militaire d'étendre leur souveraineté sur tous les océans et sur toutes les mers du monde. Johnson souligne l'importance du « grand commerce » de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas et de l'Angleterre autour des Antilles, où l'on trouve d'importantes quantités d'argent, de provisions, de vêtements et d'échoppes maritimes.

Des populations pauvres et sans travail, plus spécialement celles qui ont de grandes capacités techniques, ainsi que des navigateurs désespérés envahissent pratiquement toutes les villes portuaires. Il n'est pas difficile pour eux de prendre possession, que ce soit par le vol ou la mutinerie, de ce qui est peut-être l'objet le plus sophistiqué, le plus cher, et technologiquement le plus élaboré du moment : le navire de haute mer, et

plus particulièrement les bateaux de petite taille, rapides et bien armés comme les sloops.

Les Antilles constituent une base classique et une « sécurité naturelle » grâce à leurs petits bras de mer, aux lagons et aux eaux peu profondes qui rendent difficile la poursuite des bandits par les frégates. Pour l'amiral Edward Vernon, lancer un grand navire de guerre à la poursuite d'un bateau pirate est aussi absurde que demander à « une vache d'attraper un lièvre ». Seul le hasard rend la capture possible. Les petites îles des Antilles abondent également en eau douce et en nourriture (tortues, goélands, crustacés et poissons). Durant la période étudiée, les pirates y trouvent continuellement des faveurs et des soutiens, y compris en Jamaïque après que les planteurs de canne à sucre aient consolidé leur impitoyable pouvoir. Avec la réunion de telles conditions, l'explosion de la piraterie n'était pas seulement probable, elle était prévisible[55].

★
★ ★

Les estimations contemporaines de la population pirate oscillent entre mille et deux mille individus, quelle que soit la période considérée.

En 1717, le marchand de Philadelphie James Logan estime que mille cinq cents pirates sont actifs, dont huit cents basés à Providence, leur lieu de ralliement.

Trois commentateurs différents, issus des Bahamas, de la Caroline du Sud et des Bermudes, estiment ce nombre à près de deux mille entre 1718 et 1720.

L'*American Weekly Mercury,* publié à Philadelphie, prétend que trente-deux bateaux pirates, ayant transporté en tout environ deux mille quatre cents hommes, voguent dans les Caraïbes à la fin de 1720.

La seule estimation connue, établie par un groupe de pirates en 1716, soutient qu'il existe « trente compagnies », soit environ deux mille quatre cents hommes[56]. Toutes ces évaluations semblent à peu près justes[57]. Les rapports et les projections portant sur la composition des équipages et les observations de l'activité des bateaux convergent vers un nombre de mille cinq cents à deux mille pirates sillonnant les mers entre 1716 et 1718, mille huit cents à deux mille quatre cents entre 1719 et 1722, mille en 1723, ce nombre déclinant rapidement à cinq cents en 1724, puis à moins de deux

cents à partir de 1725 et 1726. On peut estimer qu'au total, quelque quatre mille individus choisirent de « demander leur compte ».

En comparaison, le principal ennemi militaire des pirates, la Royal Navy, emploie en moyenne treize mille hommes par an entre 1716 et 1726. Au moment de leur apogée[58], de 1718 à 1722, les pirates, qui naviguent sur des bateaux puissamment armés, représentent donc une formidable force militaire.

Comme les brigands des mers des périodes précédentes, ils organisent un commerce lucratif et s'installent, pour accomplir leurs forfaits, en des lieux éloignés des sièges des pouvoirs impériaux, se concentrant particulièrement sur la mer des Caraïbes et l'océan Indien. Les îles des Bahamas, ni défendues ni gouvernées par la Couronne, attirent dès 1716 des centaines de pirates. Le gouverneur Alexander Spotswood note que les forbans utilisent les Bahamas comme un « point de rencontre général, et semblent considérer ces îles comme les leurs ». Comme il n'y a aucun gouvernement, chaque homme y fait, selon un observateur décontenancé, « ce qui semble juste à ses propres yeux ». Ces pirates se surnomment le *Flying Gang*, le gang volant. À partir de 1718, un flot de plaintes amène George Ier à charger Woodes Rogers d'une expédition pour reprendre le contrôle des îles[59]. Les efforts de Rogers sont couronnés de succès, puisque les pirates s'éparpillent dans toutes les directions. Certains naviguent vers le nord et les bras de mer inhabités des Carolines, d'autres règlent leurs compas vers l'ouest ou le sud, en direction des petites îles des Caraïbes. Les derniers enfin, se dirigent vers l'est, à travers l'Atlantique, pour se rendre en Afrique[60].

Les pirates ont commencé à s'installer à Madagascar en 1691. Leur présence cause « de grandes raisons d'incertitude et de peur pour plusieurs nations faisant commerce avec les Indes ». Ils se mêlent aux populations indigènes, formant une « race mulâtre sombre », qui avec le temps, devient une nouvelle ethnie. Vers 1718, Madagascar sert de base arrière aux pirates, d'entrepôt pour le butin. Pour les puissances maritimes européennes, elle constitue un modèle cauchemardesque de région incontrôlable.

Les pirates jouent avec les peurs des maîtres de l'Atlantique en menaçant de transformer les Bahamas en un « second Madagascar » ou de prendre les Bermudes pour en faire un « nouveau Madagascar ». À l'embouchure de la rivière Sierra Leone, sur la côte ouest de l'Afrique, les pirates s'arrêtent « pour aller chez les prostituées et pour boire », mais aussi

pour décharger des marchandises. Certains représentants des autorités craignent que les pirates n'établissent une « sorte de Commonwealth » dans ces régions éloignées, appellation pertinente du fait « qu'aucune puissance, dans cette partie du monde, n'a été capable de se mesurer à eux[61] ».

Le théâtre des opérations pirates s'adapte au gré des saisons, des rythmes de transports de marchandises, de la disponibilité des prises et des stratégies de contrôle des océans. Mais généralement, les bases se situent près des principales voies maritimes, aussi distantes que possible des puissances étatiques[62].

★
★ ★

Les pirates sont-ils la cause d'une crise des échanges ?

Selon le capitaine Johnson, les marchands et officiers royaux les trouvent profondément « nuisibles à la liberté de navigation du monde du commerce ». Le gouverneur Spotswood, de Virginie, est l'un des premiers à sonner l'alarme. Les pirates fourmillent partout, avertit-il en juillet 1716, et « l'ensemble du commerce du continent peut être mis en péril si des mesures urgentes ne sont pas prises afin d'éradiquer ce mal croissant ». Mais les grâces royales ne donnent aucun résultat et la communauté pirate continue à croître. Au cours du mois d'avril 1717, les marchands de Virginie écrivent : « Notre côte est désormais infestée de pirates. Dieu sait quels dommages ils causeront au commerce. Les bateaux arrivent et partent quotidiennement de nos ports. » Sam Bellamy et les hommes du *Whydah* mettent effectivement à mal le commerce de la baie de Chesapeake et désormais, pour les capitaines nerveux, toute voile aperçue à l'horizon est forcément pirate[63].

Quand Barbe-Noire et son équipage bloquent Charleston en avril 1717 afin de se procurer des médicaments pour soigner les malades et les blessés, un habitant de Caroline du Sud écrit : « Le commerce de ce lieu est totalement interrompu. » L'ensemble de la province est « complètement terrorisé ». À la fin de l'année 1721, Bartholomew Roberts et sa flottille paralysent les échanges aux Antilles. Peu de temps après, en juillet 1722, Philadelphie est sous le choc, quand son commerce s'interrompt pendant une semaine. Les plaintes des marchands et des agents du roi redoublent alors : « Si les déprédations continuent de la sorte, toutes les plantations

anglaises en Amérique seront ruinées très rapidement. » Le gouverneur Hamilton, d'Antigua, exprime l'angoisse des planteurs de la petite île des Antilles : « Comment pouvons-nous rester à la merci de ces voyous ? »

Le problème de la présence pirate est si grave qu'il contraint les empires rivaux à coopérer. En 1721, les gouvernements britannique et français des Caraïbes s'accordent sur une protection commune.

Un observateur impérial affirme que la piraterie ne détruit pas seulement le commerce transatlantique et colonial, mais également l'industrie anglaise. Les échanges américains et africains de produits manufacturés sont durement touchés[64].

Le capitaine Johnson établit qu'entre 1716 et 1726, les pirates capturent plus de navires et font davantage de dégâts au commerce que les campagnes navales des empires et des corsaires pendant la guerre de Succession d'Espagne. C'est un constat extraordinaire. Comment quelques centaines de hors-la-loi en haillons peuvent-ils être plus puissants que les forces navales nationales et privées de deux des plus grandes nations du monde ? Étudions la question d'un peu plus près[65].

L'impact de la piraterie sur le commerce peut être mesuré de deux façons différentes. En tenant compte des commentaires contemporains, nous pouvons estimer approximativement le nombre de vaisseaux capturés et pillés par les pirates. L'équipage de Bartholomew Roberts s'empare à lui seul de plus de quatre cents navires entre 1719 et 1722. Edward Low et son gang prennent près de cent quarante bateaux, Barbe-Noire un peu moins. Sam Bellamy et ses compagnons pirates en capturent plus de cinquante, avant de couler corps et biens au cours d'une tempête. D'autres mettent la main sur des quantités non négligeables de vaisseaux, tels Edward England et Charles Vane (au moins cinquante chacun), Charles Harris (quarante-cinq), Francis Spriggs (quarante), James Phillips (trente-quatre), George Lowther (trente-trois) et Richard Holland (vingt-cinq). Si nous estimons que les quelque soixante-dix capitaines pirates recensés s'emparent d'une moyenne de vingt bateaux chacun (une moyenne établie après avoir écarté les figures les plus importantes, afin d'établir une estimation haute), nous obtenons un total de plus de deux mille quatre cents navires capturés et pillés[66].

La plupart de ces captures ne sont pas des pertes totales. Dans une lettre à son affréteur en 1719, le capitaine William Snelgrave fournit une liste des bateaux récemment capturés par les pirates autour de la rivière Sierra

Leone, en Afrique de l'Ouest. Quelques-uns d'entre eux portent la mention « pillés, mais peu ». Si le navire est petit ou si le capitaine prouve qu'il a « bon caractère », les pirates rendent souvent les prises à l'équipage, après quelques modestes prélèvements. Dans certains cas, ils ne veulent que nourriture et boisson, ils n'ont aucun besoin de la cargaison, parce qu'ils ont perdu contact avec les marchands qui pouvaient auparavant écouler les biens. Souvent, les grosses cargaisons de sucre, de tabac ou d'esclaves sont sans aucun intérêt pour les pirates ; ils n'ont tout simplement pas moyen de les revendre[67].

Si ces circonstances réduisent les saisies totales effectuées par les pirates, deux autres les augmentent. Premièrement, il y a très peu de captures de compensation afin de rééquilibrer les pertes, car peu de pirates sont arrêtés, encore moins avec un trésor. Plus important, une portion significative des vaisseaux dont les pirates s'emparent est complètement détruite. Contrairement aux marines officielles et aux corsaires, les pirates coulent ou brûlent leurs prises. Cela accroît les pertes économiques, à court et long terme, des entreprises de transport maritime.

Le général Peter Heywood, commandant en chef de la Jamaïque, écrit en 1716 au Conseil du commerce et des plantations que les pirates ont capturé la moitié des vaisseaux liés aux transactions des Caraïbes anglaises, françaises et espagnoles, « et très souvent, ils brûlent des navires et en mettent d'autres hors d'état, ne leur laissant que le minimum permettant de rentrer au port ». En fin de compte, le capitaine Johnson a peut-être sous-estimé les dommages dont les flibustiers sont la cause. Les pirates ont entraîné une véritable crise du commerce : entre 1715 et 1728, la croissance des transports maritimes est nulle. Il s'agit d'une longue période de stagnation située entre deux phases de croissance importante[68].

La seconde piste possible pour étudier l'impact de la piraterie sur le commerce se fait au moyen d'un échantillon assez important, bien que non exhaustif, de cinq cent quarante-cinq vaisseaux capturés entre 1716 et 1726. Comme les marchands et officiers précités semblent le suggérer, les années les plus importantes en terme de capture sont 1717, 1718, 1720 et 1722. L'échantillon démontre une augmentation très importante des captures en 1717 et un déclin rapide après 1724. On peut établir un rapport significatif avec les années au cours desquelles un grand nombre de pirates sont pendus : 1718 (cent dix) et 1722 (cent quarante-huit).

Les pirates ont perturbé quelques-unes des zones les plus rentables du commerce international, en particulier les Antilles, l'Amérique du Nord et l'Afrique de l'Ouest, où pratiquement toutes leurs captures (95 %) sont effectuées. Dans notre panel, de façon certaine, près de 11 % des bateaux capturés ont été très sévèrement endommagés ou complètement anéantis. Si l'on applique cette proportion aux deux mille quatre cents navires saisis, cela signifie que les pirates ont détruit plus de deux cent cinquante bâtiments. On peut comprendre que les marchands et les officiels se soient plaints de l'« infestation » des pirates et des immenses dommages causés au commerce[69].

★
★ ★

Pour compléter cette vue d'ensemble et fournir un repère temporel guidant le lecteur dans les chapitres suivants, notons que la piraterie des années 1716-1726 est passée par trois étapes distinctes.

La première commence peu après que la paix d'Utrecht a mis fin à la guerre de Succession d'Espagne en 1713. Le mercenariat disparaît, mais des capitaines comme Benjamin Hornigold, John Jennings et Philip Cockram continuent à attaquer leurs ennemis traditionnels. Ils annoncent même qu'« ils ne fourrent pas leur nez dans les affaires des Anglais ou des Hollandais, et qu'ils n'ont jamais donné leur accord au traité de paix établi avec les Français et les Espagnols ». Comme nous le verrons dans le chapitre suivant, ils s'appuient consciencieusement sur les traditions des boucaniers et s'établissent, en tant que communauté, aux Bahamas. Tous leurs actes de piraterie sont commis aux Antilles, mais ne représentent qu'environ 8 % des prises effectuées sur cette période de dix ans[70].

Une division se fait rapidement parmi les forbans, introduisant la seconde et la plus dramatique période de l'histoire de la piraterie au cours du XVIII^{e} siècle. Cette période s'ouvre en 1717 lorsqu'un équipage multiethnique, mais majoritairement anglais, dénie à Hornigold son titre de capitaine parce qu'il « refuse de capturer et de piller les vaisseaux anglais ». Ceux-ci sont après tout les plus nombreux et souvent les plus riches des Caraïbes et de l'Atlantique proche. Cette étape, qui dure jusqu'en 1722, constitue la fameuse période de l'âge d'or, l'époque où plus de 70 % des prises sont effectuées. Ce sont les années qui génèrent les images de pirates

les plus durables. Les succès en mer de Barbe-Noire et de Bartholomew Roberts éclipsent tous les autres. C'est également pendant cette période que Woodes Rogers rétablit l'autorité royale aux Bahamas, en détruisant, en 1718, le lieu de rendez-vous des bandits des mers. L'éparpillement qui s'en suit étend le théâtre des opérations à l'Amérique du Nord, à l'Afrique de l'Ouest, au cap de Bonne-Espérance, à Madagascar et à l'océan Indien. Les années 1718-1722 représentent le moment où les hommes ordinaires de la haute mer prennent le contrôle de l'entreprise de piraterie, indépendamment des projets économiques des classes supérieures. À partir de 1720, l'objectif principal n'est plus le pillage, mais plutôt le maintien d'« une vie de liberté[71] ».

La troisième étape débute vers 1722, avec la défaite navale de Roberts, de ses deux grands navires et de ses trois cents hommes, au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Elle dure jusqu'en 1726, quand la piraterie atlantique arrive concrètement à son terme. Au cours de cette phase, la bataille devient sanglante. Des centaines de pirates sont tués pendant des actions militaires car les marchands et le gouvernement ont décidé d'exterminer le banditisme en mer et le mode de vie alternatif qu'il représente. En réaction, ceux des pirates qui restent en mer deviennent plus désespérés et plus violents, ils tuent un nombre plus important de prisonniers parce qu'ils savent qu'ils doivent faire face à une mort certaine. Les années 1722-1726 consacrent une période au cours de laquelle les pirates combattent moins pour le butin que pour survivre envers et contre tout. Leur détermination est calquée sur celle des gouvernements nationaux, menés par la Grande-Bretagne. Il en résulte un bain de sang.

★
★ ★

Le pirate de 1716 sait que le monde est divisé en plusieurs vastes empires géopolitiques, que la richesse coule dans les veines commerciales de l'Atlantique, que les navires de haute mer en sont les transporteurs, et que le bateau de commerce est la clé de tout cela. Il sait que les temps sont difficiles et que les empires très étendus offrent des opportunités à ceux qui sont prêts à risquer leur tête en devenant pirates. Il ne sait pas, toutefois, que les dix prochaines années seront « l'âge d'or » de la piraterie, que des milliers de personnes « se mettront à leur compte », que ceux qui s'y

mettront captureront des milliers de bateaux, bouleversant ainsi le système commercial atlantique. Pour finir, il ne sait pas combien d'entre eux mourront pendant une vague de répression sans précédent. Étudions de plus près les individus qui, surmontant l'ignorance et le désespoir, choisirent d'embrasser ce destin.

34 Corsaire : autorisé par l'État à faire la guerre, armé avec des capitaux privés, muni d'une « lettre de course », le corsaire n'est en aucun cas un pirate, mais un mercenaire accrédité. [NDE.]

35 Lettre des marchands de Virginie à lord Dartmouth, 24 juin 1713. Dummer est cité dans l'ouvrage de Ruth BOURNE, *Queen Anne's Navy in the West Indies,* Yale University Press, 1939, p. 183.

36 DAVIS (Ralph), *The Rise of the Atlantic Economies*, Cornell University Press, 1973. SAVELLE (Max), *Empires into Nations : Expansion in America, 1713-1824*, University of Minnesota Press, 1974, chapitre 4.

37 *Between the Devil*, p. 32-35. JOHN (A. H.), « War and the English Economy, 1700-1763 », *Economic History Review,* 1955, p. 329-344.

38 PARRY (J. H.), *Trade and Dominion : The European Overseas Empires in The Eighteenth Century,* Praeger, 1971, p. 93. DAVIS (Ralph), *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries,* Macmillan, 1962, p. 15-17. DAVIES (R. G.), *The Royal African Company,* Scribner's, 1970, chap I. WALLERSTEIN Immanuel, *The Modern World System II : Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750,* Academic Press, New York, 1980, p. 96, 159-161,249, 269.

39 Remembrement des enclosures : processus de disparition d'une agriculture communautaire au profit de grandes propriétés privées protocapitalistes. Au Moyen Âge, la plus grande partie des terres d'une paroisse était exploitée en commun. Mais en Angleterre, à partir du XV^e^ siècle, les seigneurs achètent les meilleures terres et les clôturent, empêchant ainsi la perpétuation des pratiques collectivistes. À la fin du XVIII^e^ siècle, le remembrement est arrivé à terme. Les paysans libres disparaissent. Des villages, des régions entières mêmes, se dépeuplent, alimentant un fort exode rural. [NDE.]

40 Passage du milieu : expression désignant la traversée de l'Atlantique. Ce terme est le plus souvent utilisé pour désigner la déportation océanique à laquelle sont soumis les esclaves africains. [NDE.]

41 Le thème de l'expropriation est abordé dans *L'Hydre aux mille têtes.*

42 LLOYD (Christopher), *The British Seaman, 1200-1860 : A Social Survey*, Fairleigh Dickinson University Press, 1970, p. 27, 287. *History of Pyrates*, p. 4.

43 SAVELLE (Max), *Empires into Nations,* p. 122. *History of Pyrates*, p. 34. RITCHIE (Robert C.), *Captain Kidd and the War against the Pirates,* p. 236-237. PALMER (Colin A.), *Human Cargoes : The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739,* University of Illinois Press, 1981.

44 VAN BYNKERSHOEK (Cornelius), *De Domino Maris Dissertatio,* éditions James Brown Scott, 1702. Réédition, Oxford University Press, 1923, p. 44 et 77.

45 *Cat-o'-nine-tails.* Il s'agit d'un fouet comportant neuf lanières de cuir d'une longueur de quarante à soixante centimètres. Chaque extrémité se termine par un nœud. [NDE.]

46 « Ils ne faisaient qu'un et étaient tous résolus à compter les uns sur les autres. »

47 (11 et 12 Wm III, c.7)

48 (28 Hen VIII, c. 15, 1536)

49 « Ennemi commun de l'humanité. » [NDT.]

50 *Powell v. Hardwicke*, High Court of Admiralty Papers, 1738.

51 RUBIN (Alfred P.), *The Law of Piracy, Naval War College Press*, 1088, p. 37, 44, 46, 77, 83, 92. PARKER (Thomas), *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases,*

Londres, 1775. Réédité dans *British Maritime Cases*, Professional Books, 1978, p. 41 et 43.

52 (8 Geo 1, c. 24, 1721).

53 Lettre du gouverneur Robert Johnson au Conseil du commerce et des plantations, 17 juin 1718. Lettre de Walter Hamilton au même Conseil, 3 octobre 1720.

54 *An Act for the more Effectual Suppressing of Piracy*, 1721. *Boston News-Letter,* 17 octobre 1722.

55 ORMEROD (Henry A.), *Piracy in the Ancient World,* 1924. Réédité par Johns Hopkins University Press en 1997, p. 14, 15, 22, 30, 35, 250. GOSSE (Philip), *The History of the Piracy, op. cit*., p. 103.

56 Lettre d'Edward Vernon à Josiah Burchett, 7 novembre 1720. Pour en savoir plus, voir Peter EARLE, *The Pirate Wars*, Methuen, 2003, p. 184-188.

57 James Logan est cité dans l'ouvrage de Shirley CARTER HUGHSON, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Johns Hopkins University Press, 1894, p. 59. Voir aussi *American Weekly Mercury,* 12 décembre 1720.

58 En 1717, le gouverneur des Bermudes les estime à « au moins mille ». Pour Woodes Rogers, en 1718, ils sont près d'un millier. Enfin, selon Johnson, ils sont mille cinq cents en 1720, *History of Pyrates*, p. 132, 615.

59 George I[er] : roi de Grande-Bretagne et d'Irlande de 1714 à 1727. Né à Hanovre (Allemagne), il succède à sa tante, la reine Anne, comme plus proche parent. Ne s'intéressant guère à un pays qu'il connaît peu, il abandonne entièrement la direction des affaires à ses ministres. Le pouvoir royal en Angleterre – ou ce qu'il en restait après la révolution de 1688 – ne s'en remit jamais. [NDE.]

60 Lettre du gouverneur John Hope au Conseil du commerce et des plantations, 21 août 1724. Pour une estimation du nombre d'hommes dans la Royal Navy, voir LLOYD, *British Seaman*, p. 287.

61 Lettre d'Alexander Spotswood au Conseil du commerce et des plantations, 31 mai 1717. Lettre du gouverneur Pullein au Conseil, 22 avril 1714.

62 MATHER (Cotton), *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead : A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates,* Boston, 1717. Lettre de Benjamin Bennett au Conseil du commerce et des plantations, 31 mai 1718. RUSHBY (Kevin), *Hunting Pirate Heaven : In search of the Lost Pirate Utopias of the Indian Ocean,* Constable, 2001.

63 *History of Pyrates,* p. 31-34 et 131. SMITH (William), *A New Voyage to Guinea*, Londres, 1744, p. 12 et 42.

64 *History of Pyrates,* p. 3. *Letters of Spotswood,* volume II, p. 168 et 249.

65 *History of Pyrates,* p. 74et264. RICHARDS (Stanley), *Black Bart,op. cit.,p.* 59. *New England Courant,* 26 juillet 1722. Lettre de Woodes Rogers au Conseil, 31 octobre 1718. Lettre du gouverneur Hamilton au conseil, 3 octobre 1720.

66 *History of Pyrates,* p. 26. *English Shipping Industry,* p. 317.

67 DOW (George Francis) et EDMONDS (John Henry), *Pirates of the New England Coast, 1630-1730,* Marine Research Society, 1923, p. 339.

68 Lettre de William Snelgrave à Humphrey Morice, 30 avril 1719.

69 Lettre du capitaine Musson au Conseil, 5 juillet 1717. Lettre du général Peter Heywood, commandant en chef de la Jamaïque, au Conseil, 3 décembre 1716. *English Shipping Industry,* p. 31.

70 Au cours des années, j'ai constitué un corpus de vaisseaux capturés. La fréquentation des archives des marchands, des officiers royaux, des journaux de l'époque, et de bien d'autres documents m'a permis de compiler un grand nombre d'informations sur les navires, leur capitaine, leur cargaison, leur propriétaire, le lieu de capture par les pirates, etc. Ce corpus, provenant essentiellement de sources en anglais, n'est pas totalement représentatif en ce qui concerne les dommages causés aux flottes française, espagnole, hollandaise et portugaise.

71 Interrogatoire de John Brown, 1717, dans *Privateering and Piracy,* p. 294.

THIERRY GUITARD 08

CHAPITRE III

QUI PARTIRA « FAIRE LE PIRATE » ?

Walter Kennedy est né en 1695, à Pelican Stairs, Wapping, la ville des marins de Londres. Cette même année, dans l'océan Indien, Henry Avery, « le Robin des mers », prend la tête d'une mutinerie et s'empare d'un navire empli de trésors. La famille de Kennedy vit par et pour la mer. Le père fabrique des ancres. Les temps sont durs, mais le jeune Kennedy l'est aussi. Pauvre, illettré, « formé pour être pickpocket », il se retrouve souvent du mauvais côté de la loi. À la mort de son père, il range rapidement ses effets d'apprenti forgeron, puis « suit ses profonds penchants de vagabond » et prend le large. Durant la guerre de Succession d'Espagne, il sert à bord d'une frégate. Sur le pont inférieur, les marins racontent les « exploits des pirates ». Aux Antilles et dans l'océan Indien, « ils possèdent plusieurs îles et exercent un pouvoir souverain ». Les aventures de Morgan, Avery et autres « desperados des mers » produisent un « effet merveilleux sur les dispositions de Walter ». Elles créent en lui « l'ambition secrète de devenir un personnage de la même espèce ». Le cours de sa vie semble tracé[72].

Sous les ordres de Woodes Rogers, Kennedy s'en va « reprendre » les Bahamas. Mais sa motivation n'est pas de combattre les forbans, au contraire. À Providence, avec plusieurs « pirates protestants », il embarque comme matelot à bord du sloop *Buck*. Les six individus, dont Howell Davis et Thomas Anstis, futurs capitaines forbans, « projettent de rejoindre la piraterie avec le vaisseau ». Ce noyau de conspirateurs formera l'un des plus illustres gangs de l'âge d'or[73].

Parmi les pirates, Kennedy se taille une réputation de « compagnon hardi et audacieux mais pervers et débauché ». Au côté du capitaine élu Howell Davis, il prend part à plusieurs opérations périlleuses contre les forts négriers d'Afrique de l'Ouest. L'équipage attaque d'abord les Portugais à Saint-Jacques[74], puis entreprend une action plus importante contre le château de Gambie. Il s'empare de « près de deux mille livres

sterling en lingots d'or, démonte les canons et démolit les fortifications ». Le fort de la Sierra Leone est également conquis et pillé. Lors de la prise d'une forteresse, sur les îles des Princes, Howell Davis est tué par les soldats portugais. Kennedy organise un groupe de trente pirates pour venger son compagnon mort. Il mène la troupe en haut d'une colline escarpée et pénètre dans le camp d'esclaves, où leur simple vue suffit à faire fuir les gardes. Kennedy et son gang « mettent le feu au fort et jettent tous les canons dans la mer, au bas de la colline. Après cela, ils retournent tranquillement sur leur bateau[75] ».

Walter Kennedy est un homme plein de rage, comme le révèlent ses rencontres avec deux capitaines de navire, au large des côtes africaines, en 1719. Au titre de butin, il confisque d'abord la perruque de William Snelgrave. Tandis que celui-ci tente de l'en empêcher, il reçoit un sévère sermon : « Ne contestez jamais la volonté d'un pirate. Supposons que je vous fende le crâne pour votre impudence, que gagneriez-vous si ce n'est votre destruction ? » Kennedy ridiculise son prisonnier. En conservant la perruque, symbole de la classe dominante, il exprime son mépris du système légal anglais[76]. Quand par la suite les pirates capturent le capitaine Thomas Grant, Kennedy déclare : « Espèce de maudit, je vous connais et je vous sacrifierai. » Il écrase son poing sur le visage de Grant, dont le nez saigne immédiatement. Il souhaite le tuer en raison d'une obscure offense passée, mais ses compagnons l'en empêchent. Lors de l'assemblée générale, il est décidé de laisser la vie sauve à Grant, mais son navire est coulé. Pour Kennedy, la piraterie est une rébellion, une revanche face aux offenses qu'il a connues en tant que simple marin[77].

Howell Davis disparu, Kennedy navigue alors avec Bartholomew Roberts, mais les deux hommes ne s'entendent guère. Au terme d'une capture, Roberts confie un navire à son lieutenant. Malgré le manque d'expérience, Kennedy est « choisi comme capitaine de l'équipage révolté » en raison de son courage. La bande se disperse néanmoins assez vite. Kennedy termine son voyage par un naufrage en Écosse, où il dépense tout son or (ou en est dépouillé). Il devient bientôt tenancier d'un bordel sur Deptford Road, à Londres, et cambrioleur à l'occasion. Une des filles de la maison le dénonce. Il est condamné aux travaux forcés à Bridewell, puis poursuivi pour piraterie. En prison, à Marshalsea, il fait son possible pour sauver sa propre vie, dénonçant même ses camarades. Il présente aux autorités une liste de treize hommes, mais comme il n'a pas la moindre idée

de l'endroit où ils se trouvent, un seul est arrêté. En dépit de cette délation, il est quand même condamné au trépas. « Fatigué des misères et des malheurs endurés depuis quelques années, la mort lui apparaît plus désirable qu'effrayante[78]. » Il est pendu le 21 juillet 1721, à l'âge de trente-six ans, à Wapping, son quartier de naissance[79].

L'auteur de sa biographie (diffusée dans la rue, sous forme de livret, après son exécution) constate que la fabulation est un art cher aux marins[80]. Comme ses pairs, Kennedy aime entendre et raconter des histoires. Il adore les récits concernant Henry Avery. Il « prend un plaisir particulier à détailler ses propres expéditions, bien qu'elles l'aient conduit à la misère et à l'emprisonnement ». L'une des histoires qu'il affectionne particulièrement concerne l'autogestion, « cette forme de loi que les misérables mettent en place, en imitant le gouvernement légal, afin de suppléer au manque d'honnêteté morale ».

La plupart des pirates, auparavant marins, ont souffert des mauvais traitements infligés par leurs officiers. Pour se prémunir d'un tel mal, puisqu'ils ont désormais le choix, ils « choisissent un capitaine parmi eux, qui possède un peu plus que ce titre, à l'exception d'un aspect important, le commandement absolu et sans contrôle ». Pour éviter les querelles qui peuvent survenir, « ils prévoient certaines punitions ». Et pour ne pas concentrer trop de pouvoir entre les mains d'un seul homme, ils nomment des officiers à ses côtés[81].

Rebelle plein de rage, de solidarité et de traîtrise, adversaire du trafic d'esclaves, Walter Kennedy fut aussi conteur d'histoires et porteur d'une philosophie politique qui critique le « gouvernement légal ». Ce chapitre étudie les origines sociales de ceux qui naviguent sous le pavillon noir et démontre que Walter Kennedy était un pirate typique.

Qui devient pirate après la guerre de Succession d'Espagne ? Presque tous ceux qui « se mettent à leur compte » ont travaillé dans la marine marchande, ont été marins de la Royal Navy, corsaires, pêcheurs ou « hommes de la baie[82] ». La grande majorité[83] provient volontairement des équipages marchands capturés, pour des raisons suggérées par Samuel Johnson : « Être sur un bateau, c'est se retrouver en prison avec de fortes chances d'être coulé. En prison, un homme a plus de place, une meilleure nourriture et souvent une meilleure compagnie[84]. » Le sort des hommes de la

marine marchande du début du XVIII^e^ siècle est peu enviable. Ils doivent supporter des quartiers exigus propices à la claustrophobie, une nourriture aussi pourrie que maigre, des maladies dévastatrices, des accidents, des naufrages, ainsi que la mort prématurée. Ils subissent la discipline imposée par leurs officiers, au mieux brutale, souvent mortelle. Ils ne retirent presque rien d'un labeur qui peut leur coûter la vie. Les salaires sont très faibles en temps de paix, quand ils sont versés… Sur le plan légal, les marins comptent peu de soutien. Dans l'Atlantique du XVIII^e^ siècle, l'objectif est, selon Jesse Lemisch, « d'assurer la fourniture d'une main-d'œuvre bon marché, disponible et docile ».

Quelques pirates ont servi dans la Royal Navy où les conditions ne sont pas moins rudes. Les salaires, particulièrement en temps de guerre, sont plus bas que dans le service marchand. La nourriture à bord, parfois meilleure, est constamment rationnée par les intendants et les officiers corrompus. La discipline, abusant de châtiments intentionnellement spectaculaires, est considérablement plus sévère. Enfin, la maladie (tuberculose et scorbut) est omniprésente sur les navires de guerre mal aérés.

En 1717, avec une ironie involontaire que les pirates apprécieraient, un agent rédige un rapport dans lequel il explique que la flotte royale a du mal à combattre les flibustiers, parce qu'elle est « rendue inopérante par la maladie, la mort et la désertion des marins[85] ». Les hommes sont pris dans une machine dont ils ne peuvent s'échapper, si ce n'est par la désertion, le handicap ou la mort.

La vie est plus aisée sur les navires corsaires. La nourriture y est de meilleure qualité, la paye supérieure, les périodes de travail plus courtes, et le pouvoir de décision de l'équipage plus important. Certains capitaines mènent néanmoins leur bâtiment comme s'il s'agissait d'un vaisseau militaire, imposant une discipline rigide et des mesures impopulaires qui occasionnent parfois des plaintes et de réelles mutineries. Woodes Rogers, *gentleman* capitaine, ancien corsaire à succès, devenu pourfendeur de pirates en tant que gouverneur royal des Bahamas (Kennedy a navigué avec lui), met aux fers un homme nommé Peter Clark qui a voulu passer à la piraterie et ose affirmer qu'« il serait heureux qu'un ennemi, capable de nous battre, se retrouve de notre côté ». John Atkins, un chirurgien militaire, résume clairement le passage du statut de corsaire à celui de pirate : « On pillait pour les autres, on pille désormais pour soi-même[86]. »

Les pêcheries de Terre-Neuve servent également de vivier de recrutement pour les pirates du début du XVIII^e^ siècle. Comme l'explique le capitaine Charles Johnson, les vaisseaux venus de l'ouest du royaume (Topsham, Barnstaple, Bristol) « transportent un nombre considérable de pauvres gars chaque été, engagés à bas salaires, qui à la fin de leur période de travail doivent payer le voyage du retour en Angleterre ». En raison de « la rudesse de la tâche » et de « la froideur des nuits », ces hommes boivent beaucoup de blackstrap, un mélange de rhum, de mélasse, de vin et de bière, qui leur est vendu à un prix exorbitant par les marchands. Ils s'endettent inévitablement et sont forcés de travailler sans solde pour rembourser leur employeur. Nombre d'entre eux rejoignent les pirates à la première occasion. Richard Neal, un jeune Irlandais de Cork sans éducation, ancien pêcheur, fait partie des mutins qui se soulèvent contre Philip Roche en 1721. John Rose Archer, qui a navigué avec Barbe-Noire, tente d'échapper à l'échafaud en faisant profil bas, travaillant dans une des pêcheries de Terre-Neuve, mais en 1723, quand John Phillips commence à sillonner la région sous le pavillon noir, il ne peut résister et retourne à ce que Kennedy appelle « son ancien mode de vie ». Cette décision lui coûtera la vie[87].

Certains pirates sont « hommes de la baie » ou bûcherons, une rude profession exercée aux confins de l'empire, dans la baie du Honduras ou dans celle de Campeche, sur les rives de la péninsule du Yucatán. Les deux régions sont habitées par des marins, des renégats et des bannis qui abattent les palétuviers des mangroves et les vendent à des commerçants jamaïquains, qui à leur tour les expédient en Europe où ils servent dans l'industrie textile. Ces populations vivent selon les principes collectivistes de la tradition maritime, *« one and ail »*, c'est-à-dire la mise en commun des provisions et de l'alcool en particulier. Ils inventent leur propre gouvernement autonome et leurs règles de vie en société, dont l'une interdit la peine capitale. En s'attaquant aux cabanes en rondins, les autorités espagnoles compliquent leur problème, car les hommes chassés de leur lieu de vie, selon un rapport rédigé par un officier royal de Jamaïque, « deviennent pirates et infestent tous nos océans ». Les pirates Edward Low et George Blacketer sont issus de ce milieu de navigateurs installés à terre[88].

D’autres pirates, enfin, sont d’anciens « serviteurs en apprentissage », ce qui signifie qu’on les a envoyés aux colonies vers l’âge de quatorze ans, en punition de crimes commis en Angleterre. Le gouverneur Nicholas Lawes de Jamaïque se plaint d’eux devant le Conseil du commerce et des plantations en 1718 : « Ces gens-là ont persuadé et encouragé plusieurs Nègres à déserter les domaines de leur maître et à rejoindre les Espagnols à Cuba. Les quelques-uns qui restent ne sont qu’un ramassis de fainéants immoraux et indolents, de telle sorte que je souhaite vraiment que ce pays ne soit plus troublé par un seul d’entre eux. »

L’immense majorité de ceux qui entrent en piraterie a donc occupé des métiers liés à la navigation, dans la marine marchande, la flotte militaire ou au sein des équipages corsaires. Quelques-uns ont été pêcheurs, bûcherons, conducteurs de barge ou haleurs. La piraterie n’est pas une alternative offerte aux populations des terres. Les brigands des mers portent en effet un regard « très méprisant à l’encontre des personnes vivant sur la terre ferme[89] ».

★
★ ★

Il y a deux façons fondamentales de devenir pirate.

La plus spectaculaire mais également la moins répandue est la mutinerie, c’est la voie suivie par Walter Kennedy. Les marins prennent audacieusement et collectivement le contrôle d’un navire marchand, rédigent une charte, cousent un drapeau où figure le Jolly Roger et « déclarent la guerre au monde entier ». Durant les décennies 1710 et 1720, au moins trente et une mutineries se déroulent sur des navires marchands, souvent utilisés pour la traite des Noirs. Près de la moitié des équipages passe à la piraterie. En 1718, dans les Caraïbes, Phineas Bunce et Daniel Macarty déclenchent une mutinerie. Elle commence lorsque les marins se mettent à chanter : « N’avais-tu pas promis que tu allais m’épouser ? » D’autres équipages mutins sont menés par Howell Davis (1718), George Lowther (1721), Philip Roche (1721), John Phillips (1723), John Gow (1725) et William Fly (1726). La plupart d’entre eux seront tués au cours d’actions ou pendus, George Lowther se suicidera. Les noms des meneurs de plusieurs autres mutineries sont inconnus. Parmi les quelque quatre-

vingts bateaux pirates de la période 1716-1726, un sur cinq épouse le drapeau noir suite à une insurrection, une « révolution en miniature[90] ».

Le plus souvent, le matelot devient pirate par la seconde voie, en se portant volontaire lorsque son navire marchand est capturé. Inquiet quant au nombre de flibustiers aux Antilles, le colonel Benjamin Bennett écrit au Conseil du commerce et des plantations, en 1718 : « Je crains qu'ils ne se multiplient. Nombreux seront ceux qui se rallieront à eux avec joie lorsqu'ils seront capturés. » En Virginie, le gouverneur Spotswood craint la même chose : le nombre de pirates est croissant même s'« ils ne forcent personne à entrer à leur service ». Les pirates qui naviguent avec Thomas Cocklyn racontent au prisonnier William Snelgrave que lorsqu'ils arraisonnent des bateaux, ils ne rencontrent pas de résistance, « parce que les gens sont généralement contents d'avoir une possibilité de les rejoindre ». Au cours du printemps 1719, l'équipage d'Edward England s'empare de neuf navires au large des côtes de l'Afrique. Cinquante-cinq des cent quarante-trois marins signent sa charte. Une telle désertion est courante, particulièrement entre 1716 et 1722[91].

La capture d'un navire de commerce est généralement suivie d'un moment de confrontation dramatique. Le quartier-maître pirate, qui a mené l'assaut, rassemble les marins du vaisseau capturé et leur demande s'ils souhaitent servir sous la bannière à tête de mort. Généralement, plusieurs d'entre eux avancent d'un pas pour manifester leur accord. Mais certains hommes veulent se porter volontaires sans le montrer. En d'autres termes, ils veulent partir avec les pirates, mais avec l'alibi de la contrainte au cas où ils seraient repris. Lorsque Bartholomew Roberts rassemble l'équipage de l'*Onslow* en 1721, et demande « qui veut venir, qui ne le veut pas, parce qu'il ne contraindra personne », il constate que de nombreux marins ont des « mines suppliantes ». Cela le porte à crier, avec sans doute un air désabusé : « Je dois contraindre ces gars-là par la force. » Un homme comme Peter Scudamore déclare qu'« il partirait de tout son cœur avec les pirates si seulement il pouvait éviter de signer leur charte ». Lorsque William Phillips rejoint l'équipage pirate, il exprime le vœu que personne « ne parle de lui dans les journaux ». On ne sait si ce vœu fut respecté, mais cela ne changea rien, car Phillips fut capturé et pendu à Cape Coast Castle en 1722[92].

Les pirates préfèrent toujours des volontaires vigoureux et enthousiastes, qui renforcent la cohésion sociale au sein du groupe, rendent l'autodéfense

efficace, et permettent en définitive d'assurer les succès des pillages en haute mer. L'équipage de Sam Bellamy affirme qu'il n'emmène « personne contre sa volonté ». Un témoin certifie lors d'un procès qu'« il est de coutume chez les pirates de ne contraindre aucun prisonnier à les suivre ». Francis Spriggs prie un marin refusant de le suivre « d'aller au diable, parce qu'il ne forcera personne ». Il y a néanmoins des situations où des travailleurs qualifiés sont retenus. Un homme, « charpentier et célibataire », est gardé prisonnier parce que ses talents sont indispensables à ceux qui évoluent dans un monde de bois. Cette politique opposée à la contrainte commence toutefois à changer au début des années 1720, à mesure que le nombre de marins souhaitant suivre les pirates s'amenuise. Les recrutements forcés, qui rappellent ceux de la Royal Navy, se heurtent à des résistances à mort. Pendant les deux dernières années de la piraterie, « les hommes contraints » mènent eux-mêmes de grandes mutineries contre des capitaines pirates comme John Phillips, décapité en 1724, et William Fly, capturé puis pendu à Boston en 1726[93].

Quel âge ont les pirates ?

On connaît les âges de cent soixante-neuf forbans actifs entre 1716 et 1726. Ils ont de 14 à 50 ans, l'âge moyen étant de 28 ans et deux mois, l'âge médian de 27 ans. Les catégories de 20 à 24 ans et de 25 à 29 ans sont les plus denses, comprenant respectivement cinquante-sept et trente-neuf hommes. Trois pirates sur cinq ont entre 20 et 30 ans. Si l'on compare ces chiffres aux âges des marins de la flotte marchande au cours de la première moitié du XVII^{e} siècle, on trouve un peu moins d'adolescents et davantage de trentenaires parmi les pirates. La répartition des âges parmi les hors-la-loi est la même que celle du monde du travail au sens large, suggérant que la piraterie attire de façon équivalente les marins de tous âges.

Il est important d'insister sur le fait qu'un marin ou un pirate approchant de la trentaine n'est pas, selon les critères de sa profession, un jeune homme. Son travail est dangereux, avec un grand risque de décès par maladie, accident ou action militaire. Un navigateur de cet âge-là est déjà un citoyen du monde expérimenté, bien informé et cosmopolite. Pratiquement tous les pirates ont travaillé comme marins, probablement plusieurs années, avant de prendre la décision de « se mettre à leur compte ».

Bien que la preuve soit difficile à établir, la plupart des pirates ne semblent pas liés à la terre par des liens familiaux ou des obligations. Samuel Cole, 37 ans, le quartier-maître du *Fame's Revenge*, laisse derrière lui une femme et sept enfants lorsqu'il est exécuté en 1726, mais il s'agit d'une exception. Les femmes et les enfants sont rarement mentionnés dans les minutes des procès de pirates. Les vaisseaux pirates, afin d'éviter la désertion, ne veulent souvent « prendre aucun homme marié ». Quelques pirates utilisent leur famille afin de demander grâce devant l'échafaud, mais la rareté de ces anecdotes incite à penser que la plupart d'entre eux ne sont pas mariés[94].

Les pirates, sans exception ou presque, sont issus des classes sociales les plus basses. Un officier royal les qualifie avec condescendance de « gredins désespérés » qui n'ont rien à attendre d'une vie sur la terre ferme. Philip Roche, un marin qui mène une mutinerie et devient pirate en 1721, fut « élevé en vue d'une vie de navigation », comme l'étaient souvent les garçons orphelins. Un grand nombre de ceux qui naviguent sur les bateaux pirates sont des hommes « sans possessions[95] ».

Quel que soit le critère retenu, la proportion de pirates de cette génération qu'on peut considérer comme propriétaires est exceptionnellement faible. Parmi eux se trouvent deux *gentlemen* – Stede Bonnet, que beaucoup considèrent comme fou, et Christopher Moody, dont les « manières » conduisent son équipage à lui retirer le commandement. Deux autres capitaines, Edward England et Henry Jennings, ont la réputation d'être éduqués, la même chose est vraie pour les quelques chirurgiens qui naviguent avec les pirates. Certains travailleurs spécialisés – charpentiers et tonneliers – auraient pu avoir une vie confortable, mais l'écrasante majorité des pirates sont des marins ordinaires, des hommes comme Walter Kennedy, qui ont beaucoup à gagner et peu à perdre.

★
★ ★

D'où viennent les pirates ? Quelles sont leurs origines ?

Ils sont difficiles à « fixer » en termes géographiques. Les activités de ces pauvres navigateurs les dispersent sur les sept océans, les maintiennent toujours en mouvement d'une ville portuaire à l'autre, et causent la mort

précoce de la plupart d'entre eux. Ils ne laissent pas de biens, et peu de documents rédigés de leur propre main.

Et pourtant les autorités de l'époque ont enregistré des noms de lieux à côté des patronymes d'un grand nombre de pirates capturés (trois cent quarante-six). Le problème est que nous ignorons la relation réelle qu'ils entretiennent avec l'endroit mentionné. Est-ce un lieu de naissance ? Un lieu d'où viennent des ancêtres ? Un lieu où il (ou elle) a grandi ? Est-ce plutôt le port d'attache, celui dont le navigateur part à chaque fois ? Une communauté comprenant une famille, des amis et des voisins ? Ou bien est-ce simplement le dernier port dont est parti le marin, une ville portuaire parmi une suite infinie d'autres villes portuaires où il a reçu sa paye et l'a dépensée comme « un seigneur pendant six semaines », avant de reprendre le large de nouveau ? Peut-être s'agit-il simplement d'un lieu décidé au dernier moment afin de tromper les autorités et ainsi protéger les êtres aimés de l'ignominie d'une exécution imminente. Les villes et pays associés aux pirates par les autorités sont probablement un peu tout cela et même plus. Nous devons donc utiliser ces éléments avec prudence.

Une chose est claire : de nombreux pirates sont d'origine britannique (bien que le fait d'être britannique soit une invention récente à cette époque, et qu'ils ne se considèrent sans doute pas eux-mêmes en ces termes). Pour être plus précis, la majorité des pirates est issue de populations ayant vécu en Angleterre, en Irlande, en Écosse et au Pays de Galles. Près de la moitié (47,4 %) sont plus particulièrement liés à l'Angleterre, et près d'un tiers au Grand Londres, spécialement des quartiers de marins : Wapping, Stepney, Shadwell et Rotherhite. Près d'un quart des Anglais sont liés à d'autres grandes villes portuaires – Bristol, Liverpool, Plymouth. Les autres sont rattachés à des comtés : Devonshire, Kent, Somershire et Cornouailles, parfois à un port provincial comme Bideford ou Falmouth, mais le plus souvent sans aucune indication. Un pirate sur dix (9,8 %) est irlandais ; un sur quatorze (6,3 %) est écossais ; et un sur vingt-cinq (4 %) est gallois. Sans surprise, ils viennent eux aussi des ports : Dublin, Cork, Aberdeen et Glasgow. Le nombre de Gallois est modeste, même si on compte parmi eux deux des capitaines flibustiers les plus auréolés de gloire de cette génération, Howell Davis et Bartholomew Roberts. Près d'un quart des pirates est américain au sens large – ce qui signifie issu des Antilles ou d'Amérique du Nord. Une grande majorité des Antillais est rattachée à deux bastions historiques de la piraterie, les Bahamas et la Jamaïque, et quelques-

uns issus d'îles plus petites comme les Barbades, la Martinique ou Antigua. Les Américains du Nord viennent de régions beaucoup plus éloignées les unes des autres. Celle qui fournit le contingent le plus important est le Massachusetts (principalement Boston). Les autres proviennent d'un peu partout, du sud de Rhode Island à New York, jusqu'à la Caroline du Sud (probablement Charleston). Six Amérindiens sont également des leurs.

Ces preuves partielles concernant le lien géographique nous conduisent à risquer une seconde généralisation : les pirates sont pour la plupart des marins de haute mer, de ceux qui ont embarqué depuis les villes portuaires pour de longs voyages vers des contrées lointaines. Où qu'ils soient capturés, quoi qu'ils disent, ils sont loin de chez eux.

Les données concernant les localisations indiquent une dernière chose : certains des pirates ne sont ni anglais ni britanniques, mais proviennent de nombreux autres pays du monde, comme la Hollande, la France, le Portugal, le Danemark, la Belgique, la Suède, et de plusieurs régions d'Afrique – Calabar[96], Sierra Leone et Whydah[97]. Selon les documents abondamment rédigés par les greffiers des tribunaux et autres officiels, ces connexions internationales représentent 6,9 % du nombre total, mais cette proportion est trompeuse. Les archivistes ne prêtaient pas grande attention aux pirates originaires des pays étrangers. Nous pouvons par chance corriger cette erreur d'appréciation en prenant en compte un autre critère, qui montre plus précisément le caractère bigarré et multinational du bateau pirate.

Le gouverneur de Jamaïque, Nicholas Lawes, fait écho aux pensées des officiers royaux lorsqu'il qualifie les pirates de « *banditti* (en italien) *of all nations* ». Un autre habitant des Caraïbes approuve : ils sont de « toutes les nations ». L'équipage de Black Sam Bellamy, en 1717, est une « multitude métissée de tous les pays », comprenant des Britanniques, des Français, des Hollandais, des Espagnols, des Suédois, des Amérindiens, des Afro-Américains, et deux douzaines d'Africains libérés d'un bateau d'esclaves. Au cours de la même année, le capitaine Candler du HMS *Winchelsea* écrit à l'Amirauté que les pirates « sont un mélange de toutes les nations ». En 1724, les principaux mutins à bord du *George-Galley* sont un Anglais, un Gallois, un Irlandais, deux Écossais, deux Suédois et un Danois. Tous deviennent pirates. L'équipage de Benjamin Evans est composé d'individus anglais, français, irlandais, espagnols et africains. Le pirate James Barrow illustre cette réalité lorsqu'il s'assoit après le souper « chantant en profane

des chansons en espagnol et en français tirées d'un missel de prières hollandais ». Les gouvernements disent souvent aux pirates qu'« ils n'ont pas de patrie », ce que les forbans approuvent, comme nous l'avons vu au premier chapitre. Un agent colonial déclare au Conseil du commerce et des plantations, en 1697, que les pirates « ne reconnaissent aucune nationalité, qu'ils ont trahi leur pays et sont certains d'être pendus s'ils sont pris ». Mais comme un mutin le raconte en 1699 : « La partie du monde dans laquelle un individu a vécu n'a aucune importance tant qu'il a bien vécu. » Le mélange des nationalités reflète la nature « mondialisée » du travail des navigateurs[98].

La place importante occupée par les centaines de pirates d'origine africaine est encore plus escamotée par les actes légaux rédigés dans les tribunaux. Les représentants coloniaux refusent souvent de juger les pirates noirs, préférant en tirer profit en les revendant comme esclaves. Il y a malgré tout quelques notables exceptions. Plusieurs marins de couleur finissent « balancés aux quatre vents », comme ce mulâtre qui navigue avec Black Bart Roberts et sera pour cela pendu en Virginie en 1720. Un autre « gars bien résolu, un Nègre » appelé César, qui voulait faire exploser le bateau de Barbe-Noire plutôt que de se soumettre à la Royal Navy, est lui aussi pendu[99].

Même si une minorité substantielle de pirates a participé à la traite et même si certains équipages capturent et revendent occasionnellement des cargaisons comprenant des esclaves, les Africains et les Afro-Américains sont nombreux et actifs sous le Jolly Roger. Les marins noirs font partie de l'avant-garde pirate, ils sont les hommes les plus fiables et les plus craints. L'équipage du *Morning Star* comprend « un cuisinier nègre doublement armé » ; sur le *Dragon*, plus de la moitié des hommes d'Edward Condent sont noirs[100]. En 1724, à bord du navire commandé par Francis Spriggs, un cuisinier, « Nègre libre », partage les provisions en parts égales afin que l'équipage puisse vivre « très heureusement ». « Des Nègres et des mulâtres » sont présents sur tous les bateaux pirates, aux côtés des capitaines Bellamy, Taylor, Williams, Harris, Winter, Shipton, Lyne, Skyrm, Roberts, Spriggs, Bonnet, Phillips, Baptist, Cooper, et d'autres. En 1718, soixante des cent hommes de l'équipage de Barbe-Noire sont noirs, et le capitaine William Lewis se flatte d'avoir « quarante marins nègres compétents » parmi son équipage de quatre-vingts hommes. En 1719, le

bateau d'Oliver La Bouche est « moitié français, moitié nègre »[101]. Un journal raconte qu'une bande de brigands des mers, tous mulâtres, est en maraude dans les Caraïbes et qu'ils mangent le cœur des hommes blancs capturés[102] ! À Londres, à cette époque, il est interdit à l'événement théâtral le plus en vogue de dresser un portrait réaliste des pirates noirs. Lord Chamberlain refuse d'autoriser *Polly,* l'épisode suivant *The Beggar's Opera* qui s'achève sur la scène montrant Macheath prêt à être pendu comme bandit de grand chemin. Dans *Polly,* il est transporté vers une plantation des Antilles, d'où il s'échappe, devient pirate et, se déguisant en Morano, « un méchant Nègre », il prend la tête d'un gang de flibustiers. Polly Peachum s'habille en homme, cherchant son héros et les pirates en disant : « Peut-être que j'entendrai parler de lui par les esclaves de la prochaine plantation[103]. »

Quelques pirates noirs sont des hommes libres, comme le « Nègre libre », marin expérimenté de Deptford qui prend la tête d'une mutinerie, en 1721, « pour protester contre le fait que nous avons trop d'officiers, et que le travail est trop difficile ». D'autres sont des évadés. En 1716, les esclaves d'Antigua, devenus « très insolents et agressifs », font craindre une insurrection à leurs maîtres. L'historien Hugh Rankin écrit que beaucoup d'insoumis « s'enfuient afin de rejoindre ces pirates qui ne semblent pas prêter attention à leur différence de couleur[104] ». Ces derniers se sentent plus concernés par les capacités de ceux qui peuvent devenir des pirates loyaux. Juste avant les événements d'Antigua, les dirigeants de Virginie s'inquiètent de la connexion entre le « ravage des pirates » et « l'insurrection des Nègres ». Peu après, le lieutenant gouverneur des Bermudes, Benjamin Bennett, exprime ses craintes à propos des « Nègres » qui sont devenus « tellement insolents et insultants à la fin que nous avons des raisons de suspecter leur insurrection ». Il est certain que si des pirates attaquent, les esclaves ne défendront pas l'île, mais se joindront aux envahisseurs. Les marins noirs capturés avec le reste de l'équipage d'Edward Teach, en 1722, se révoltent contre les traitements subis alors qu'ils sont aux mains de la Royal Navy, en particulier parce qu'un grand nombre d'entre eux a vécu longtemps « à la manière des pirates ». Cela signifie, pour eux comme pour les autres, plus de nourriture et plus de liberté[105].

Les relations charnelles et les contacts culturels avec les populations ne sont pas rares. Un gang de pirates installé en Afrique de l'Ouest au début des années 1720 se mélange avec les Kru, connus pour leurs aptitudes dans le domaine maritime (et pour leur capacité à diriger des révoltes lorsqu'ils

étaient esclaves, dans le Nouveau Monde). Par ailleurs, pendant de nombreuses années, les pirates se mêlent aux populations natives de Madagascar, contribuant à créer une « race mulâtre sombre ». Les échanges culturels entre les marins et les pirates européens ou africains sont importants. On note la même ressemblance formelle entre les chansons africaines et les chansons des marins au travail. En 1743, quelques marins sont même traduits en cour martiale pour avoir chanté une « chanson nègre » comme expression de leur indiscipline. Les mutins ont recours aux mêmes rites que ceux pratiqués par les esclaves avant une révolte. En 1731, un groupe de mutins boit du rhum et de la poudre à canon, et à une autre occasion, un marin exprime ses intentions rebelles en « buvant de l'eau contenue dans un canon d'arquebuse ». La piraterie n'agit pas selon les codes noirs[106] rédigés et appliqués dans les sociétés esclavagistes de l'Atlantique. Pour les Noirs, aux Caraïbes et en Amérique du Sud, la liberté existe dans les communautés de marrons[107]. En fait, on peut considérer les bateaux pirates eux-mêmes comme des communautés multiraciales. Les rebelles utilisent la haute mer comme d'autres utilisent les montagnes et la jungle. Ainsi, cette anecdote, le bateau du capitaine pirate Thomas Cocklyn s'appelle le *Maroon*, et l'équipage les « marooners[108] ».

Pourquoi ces hommes bigarrés décident-ils de risquer leur tête sous le pavillon noir ?

Les motivations sont diverses. Certains veulent échapper à de sordides conditions d'existence. Le capitaine William Snelgrave écrit à propos de Simon Jones : « Ses conditions de vie étaient déplorables chez lui : de plus, il n'aimait pas sa femme ; pour ces raisons, il a signé la charte des pirates. » Anne Bonny, l'intrépide femme pirate, part en mer pour échapper aux agissements étouffants de son père. Stede Bonnet fuit sa femme. De nombreux autres sont écrasés par le poids des dettes ou recherchés pour des crimes. Mais ce ne sont pas les motivations les plus courantes[109].

Les explications traditionnelles concernant les motivations des pirates insistent sur l'appât du gain, il y a certainement une part de vérité là-dedans. Nombreux sont ceux qui ont désespérément besoin d'argent en tant que prolétaires dépossédés. Mais cette quête ne relève pas de la simple avidité. L'argent permet de se construire une vie, ainsi que l'explique le pirate Stephen Smith dans une lettre déférente au gouverneur de Jamaïque, en 1716. Il aide aussi les familles pauvres, comme certains l'affirment au colonel Bennett en 1718. Il permet enfin d'échapper aux brutalités de la vie

en mer « aussi longtemps qu'ils vivent », constate le prisonnier Joseph Hollett, en 1721. Ils sont maintenant « gentilshommes de fortune[110] ».

Les interprétations récentes s'attachent aux causes sociales de la piraterie, mettant l'accent sur les conditions de travail à bord des flottes marchande et militaire[111]. Ce n'est pas une découverte, bien qu'il semble que cela ait été oublié pendant deux siècles et demi. De telles causes sont connues en 1716 lorsque la piraterie se développe à une échelle massive. L'auteur anonyme du pamphlet *Piracy Destroy'd,* un « officier sur un bateau de l'East India Company », a conversé « avec beaucoup de ceux qui ont été concernés par la piraterie récente dans l'océan Indien » vers les années 1690. Selon lui, les causes de la flibuste proviennent de la « dépravation générale des manières des marins, et de leur faible sens religieux, voire même de son absence ». Mais il rapporte également les raisons avancées par les pirates, qui concernent toutes les brutalités du travail en mer : le recrutement forcé, les coups, la mauvaise nourriture, leurs conséquences handicapantes voire mortelles pour eux-mêmes et pour leurs familles. Quelques pirates déclarent « être humiliés et frappés sans merci par leurs officiers ». « De tels hommes se plaignent de la barbarie de leurs commandants, spécialement lorsqu'ils les privent de nourriture, ne leur accordant même pas la moitié de ce qui est nécessaire pour conserver leur corps en bonne santé. Ils souffrent cruellement de la soif parce qu'on leur refuse de l'eau, nonobstant les nombreux tonneaux pleins lorsqu'ils arrivent au port[112]. »

L'officier bien informé souligne ces points, mais il ne précise pas un aspect essentiel : la soif, la faim, les blessures dues au fouet et la mort prématurée sont au cœur de la navigation en haute mer du XVIII^{e} siècle. La navigation est l'une des professions les plus dangereuses dans cette période de métiers à risques. Un dicton couramment employé par les marins énonce : « Il y a la vérole sur le pont supérieur, la peste sur les ponts inférieurs, l'enfer dans le château avant et le diable à la barre. » Nous ne disposons pas de statistiques fiables concernant le taux de mortalité des marins de cette époque, mais nous savons que dans le commerce des esclaves africains, le taux de décès des marins est équivalent ou supérieur à celui des esclaves. De plus, les dangers du travail provoquent de nombreuses mutilations. Dans chaque ville portuaire, des marins éclopés et boiteux mendient ici et là.

Beaucoup essayent d'échapper aux conditions de travail effrayantes qui prévalent entre 1716 et 1726. John Phillips fulmine contre le marchand capturé John Wingfield ; il « le maltraite, le traite de "gros fils de pute[113]", parce qu'il affame les hommes d'équipage, et que ce sont les chiens dans son genre qui contraignent les marins à devenir pirates ». John Jessop choisit la « vie joviale » parmi les pirates, « jurant qu'il est bien mieux à vivre parmi eux qu'à Cape Coast Castle », l'infâme forteresse britannique qui sert au commerce des esclaves en Afrique de l'Ouest. Sur les échafauds de Providence, le pirate Daniel Macarty « râle et parle avec beaucoup de plaisir, se vantant de leurs exploits passés, criant qu'une vie de pirate est la seule digne d'un homme d'esprit ».

Certains marins tentent leur chance au côté des pirates pour éviter de s'user au travail. Un bateau marchand transatlantique de deux cent cinquante tonnes, qui compte un équipage de seize à dix-huit bras, peut, s'il est saisi et radoubé[114] par des pirates, contenir un équipage de quatre-vingts à quatre-vingt-dix hommes, chacun a donc proportionnellement beaucoup moins de travail à effectuer. Comme le dit le forban Joseph Mansfield en 1722, « l'amour de la boisson et une vie indolente » sont « des motivations plus fortes pour lui que l'or ». Woodes Rogers, gouverneur des Bahamas, note que s'agissant du travail, « ils le haïssent à mort ». Selon Samuel Buck, « travailler est une chose qui ne leur convient pas[115] ».

Walter Kennedy est donc un pirate typique suivant plusieurs critères primordiaux. Il est né dans la pauvreté, dans une ville portuaire. Il a l'expérience des rudes conditions de la vie en mer, à la fois dans la marine de guerre et le service marchand. Il est apparemment célibataire et il a environ vingt-cinq ans. Comme les autres, en devenant pirate, il ne cherche pas seulement à échapper à des conditions oppressantes. Il s'évade vers quelque chose de nouveau, une réalité différente, attirante, légendaire.

---

72 Cette petite biographie a été rédigée à partir de quatre sources. *Lives of the Most Remarkable Criminals,* éditions Arthur L. Hayward, 1735 ; *History of Pyrates, op. cit.* ; *New Account of Some Parts of Guinea and The Slave Trade,* Londres, 1735, où l'on retrouve le récit fait par William Snelgrave de sa rencontre avec Kennedy ; et enfin les archives de la Haute Cour de l'Amirauté.

73 *History of Pyrates,* p. 288. *Remarkable Criminals,* p. 36.

74 Le fort de Saint-Jacques, de sinistre mémoire, se situe sur l'actuelle côte ghanéenne. Il a été inscrit au Patrimoine mondial de l'humanité en 1979. [NDE.]

75 *History of Pyrates,* p. 17, 173, 195.

76 SNELGRAVE, *New Account,* p. 236.

77 Indications sur Thomas Grant (1721), HCA 1/54, f. 120.

78 *History of Pyrates,* p. 209. *Remarkable Criminals,* p. 39. Documents sur Cannady, HCA 1/54, f. 122.
79 *Remarkable Criminals,* p. 39
80 *Ibid*, p. 35 et 37.
81 *Ibid*, p. 37.
82 Voir p. 87.
83 À travers les années, j'ai constitué une base de données comportant sept cent soixante-dix-huit pirates (sept cent soixante-quatorze hommes et quatre femmes) à partir de documents de toute nature. Je les ai classés par nom, âge, période d'activité, ancienne occupation, classe sociale, famille, etc. Les données biographiques indiquent que cent soixante-treize pirates sur les cent soixante-dix-huit dont on connaît la profession passée, étaient pêcheurs, hommes de la baie ou marins dans les flottes marchande ou militaire. Cent soixante et un au moins ont servi dans la marine marchande.
84 BOSWELL (James), *The Life of Samuel Johnson,* 1786, p. 86.
85 Lettre du gouverneur Lowther au Conseil du commerce et des plantations, 20 juillet 1717.
86 ATKINS, *Voyage to Guinea,* p. 226. Pour en savoir plus sur les expéditions corsaires, lire COOKE (Edward), *A Voyage to the South Sea* (1712) ; ROGERS (Woodes), *A Cruising Voyage round the World* (1712) ; SHELVOCKE (George), *A Voyage round the World* (1726) ; BETAGH (William), *A Voyage round the World* (1728).
87 *History of Pyrates*, p. 347-348, 373. *Remarkable Criminals,* p. 474.
88 Lettre de Jeremiah Dummer au Conseil du commerce et des plantations, 25 février 1720.

89 lettres du colonel Benjamin Bennett au Conseil du commerce et des plantations, 30 juillet 1717 et 31 mai 1718.
90 Sur les mutineries de cette période, lire *Les forçats de la mer.*
91 *History of Pyrates,* p. 115-116. *New Account,* p. 203. *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by His Majesties Ship Swallow,* 1722, HCA 1/99, f. 26.
92 *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, fl'. 138, 81, 24.
93 *Trial of Simon Van Vorst and Others* (1717), in *Privateering and Piracy,* éditions Jameson, p. 304, 307, 308. Témoignage de Matthew Parry (1724), HCA 1/99, f. 5. *Trials of Eight Persons Indited for Piracy,* Boston, 1718, p. 13 et 19. Pour en savoir davantage sur les travailleurs qualifiés contraints à la piraterie, lire la déposition de George Barrow, du sloop *Content*, et celle de John Jackson, un passager, Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739 *(CSPC)*, CD-ROM, APPLEBY (John c.) et BANTON (Mandy), Routledge, Londres, 2000, article III, volume 33 (1722-1733), p. 364 et 365.
94 Seuls vingt-six des sept cent soixante-dix-huit pirates de l'échantillon sont mariés. Au cours de leurs aveux, les pirates évoquent souvent leurs parents, mais très rarement leurs épouses et enfants.
95 Lettre de Peter Haywood au Conseil du commerce et des plantations, 3 décembre 1716. La base de données indique que quatre-vingt-onze des quatre-vingt-seize pirates dont l'origine sociale est connue proviennent des classes populaires.
96 Actuelle ville de l'État de Cross River, Nigeria.
97 Actuel Bénin.
98 Lettre de Walter Hamilton au Conseil du commerce et des plantations, 6 janvier 1718. *Boston Gazette*, 6 juillet 1725. Lettre du capitaine Candler à Josiah Burchett, 12 mai 1717. Lettre de James Vernon au Conseil du commerce et des plantations, 21 décembre 1697. KINKOR Kenneth, « From the Seas ! Black Men under the Black Flag », *American Prospects* (1995), p. 27-29.
99 *American Weekly Mercury,* 17 mars 1720. *History of Pyrates,* p. 82.
100 Informations sur Joseph Smith et John Webley (1721), HCA 1/18, f.35. Sur William Voisy (1721), HCA 1/55, f. 12. Pour en savoir plus sur les pirates natifs américains, voir *The Trials of*

Five Persons for Piracy, Felony and Robbery, Boston, 1726. Les relations entre pirates et Africains sont ambiguës, voire contradictoires. Certains équipages, comprenant de nombreux pirates noirs ont parfois capturé des esclaves ensuite revendus au titre de produits, notamment au large des côtes africaines et des ports du Nouveau Monde. Edward Taylor, Charles Martel, Edward Condent, Christopher Brown et James Plantain sont des capitaines connus pour avoir pris part à la traite. Enfin, certains pirates ont parfois commis des atrocités à l'égard des esclaves qu'ils capturaient.

101 Témoignage de Richard Hawkins (1724), in *The Political State of Great Britain*, éditions Abel Boyer, volume XXVIII, p. 153. *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates,* p. 46. *History of Pyrates,* p. 173, 427, 595. Voir aussi *Boston News-Letter,* 29 avril 1717.

102 *Boston News-Letter,* 4 avril 1723.

103 GAY (John), *Polly :An Opéra,* Londres, 1729

104 *Ramblin' Jack : The Journal of Captain John Cremer*, J. Cape, 1936, p. 144. RANKIN (F. Hugh), *The Golden Age of Piracy,* p. 82.

105 *History of Pyrates,* p. 273. Lettre du lieutenant gouverneur Bennett au Conseil du commerce et des plantations, 31 mai 1718, *CSPC,* article 551, volume XXX (1717-1718), p. 260.

106 Codes noirs : série de codes juridiques nationaux réglementant – et donc légitimant l'esclavage dans les colonies. Le premier est le code noir français de 1685, qui précise les droits et les devoirs du maître et de l'esclave (texte réédité par Nautilus en 2005). Ce code noir assimile l'esclave à un bien mobilier, un cheptel humain que le maître doit gérer avec une extrême sévérité, mâtinée occasionnellement d'une compassion chrétienne. Le code noir enjoint en effet de baptiser les esclaves et de les nourrir correctement, tout en punissant de mutilation, puis de mort, les tentatives de fuite. Les codes noirs ultérieurs s'inspirent du code français. [NDE.]

107 Marrons : désignent les esclaves pratiquant le marronnage, c'est-à-dire la fuite hors des plantations. Étymologiquement, le terme « cimarron » signifie en espagnol « celui qui vit sur les cimes », soit l'esclave rebelle se réfugiant dans les montagnes pour redevenir libre. Mais ce terme pourrait aussi venir d'une racine indienne arawak : « bétail retourné à l'état sauvage », soulignant l'animalisation des esclaves par les planteurs, en conformité avec l'idéologie du code noir. Dans toutes les colonies, ces bandes de fugitifs s'organisent en contre-sociétés déterminées menaçant constamment l'ordre esclavagiste. [NDE.]

108 ROSS (H.), « Some Notes on the Pirates and Slavers around Sierra Leone and The West Coast of Africa, 1680-1723 », *Sierra Leone Studies II*, 1928, p. 16-53. *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, f.3. Informations sur Henry Hull (1729), HCA 1/56, ff.29-30. Informations de William Snelgrave (1721), HCA 1/54, f. 128.

109 SNELGRAVE, *New Account,* p. 219-220. *History of Pyrates,* p. 95.

110 Lettre de Stephen Smith au gouverneur de Jamaïque, 23 septembre 1716. Lettre du colonel Bennett au Conseil du commerce et des plantations, 29 mars 1718. Informations de Joseph Hollett (1721), HCA 1/55, f.l 1.

111 RITCHIE (Robert C), *Captain Kidd and the War against the Pirates*, op. cit. BAHR, « Captain Avery », p. 1-26. CORDINGLY (David), *Under the Black Flag : The Romance and the Reality of Life among the Pirates*, Random House, 1995. TURLEY (Hans), *Rum, Sodomy and the Lash, op. cit.*

112 *Piracy Destroy'd,* Londres, 1700, p. 3, 4, 10. Lettre d'Edward Vernon à Josiah Burchett, 16 août 1720.

113 *Super Cargo Son of a Bitch.* [NDT.]

114 Le radoub : réparation et entretien de la coque d'un navire. Il faut d'abord mettre le navire en carène (l'échouer sur une plage et le coucher sur le côté) et retirer les tarets, mollusques creusant des galeries dans le bois, très fréquents dans les eaux chaudes. Puis, le calfater, c'est-à-dire assurer l'étanchéité de la coque en bourrant d'étoupe les joints des bordés et en la recouvrant de brai ou de mastic. Le radoub est une opération longue, éprouvante mais nécessaire. [NDE.]

115 *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Majesties Ship Swallow* (1722) HCA 1/99 f.l 16. Lettre d'Edward Vernon à Josiah Burchett, 12 août 1721. Memorial de Samuel Book (1720), CO 23/1, f.l03. Voir également SHEPERD (James F.) et WALTON (Gary M.), *Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge University Press, 1972, p. 201-203.

THIERRY GUITARD 08

CHAPITRE IV

LE NOUVEAU GOUVERNEMENT DU NAVIRE

Barnaby Slush est un « cuisinier de la mer ». Il connaît fort bien les marins. Il connaît aussi les pirates. Il sait pourquoi les uns deviennent parfois les autres. Pour ce sage commentateur de la vie en mer du début du XVIII^{e} siècle, ceux qui risquent leur vie à naviguer sous le Jolly Roger sont motivés par bien plus que l'appât du gain. Ils aspirent à vivre dans un nouvel ordre social, avec d'autres règles de gouvernement.

« Les pirates et les boucaniers sont les princes des marins, parce qu'aucun d'eux n'échappe au travail et au danger communs. Si le chef a plus de pouvoir que ses camarades, c'est parce qu'il est toujours le premier lors des opérations dangereuses. Mais quel que soit son courage en d'autres occasions, il ne méprise pas les règles communes d'équité. Au contraire, chaque associé reçoit toujours sa part. Bien que ces membres de l'espèce humaine soient toujours prêts à voler ceux qu'ils rencontrent, ils vivent précisément seulement entre eux, sans quoi ils ne pourraient continuer à exister, telle une construction sans fondations[116]. »

Comme l'exprime Barnaby Slush, ceux que la classe dirigeante de la société qualifie d'« ennemis communs de l'humanité » passent pour des héros aux yeux des marins ordinaires. L'une des principales raisons tient à la manière dont ces hors-la-loi organisent leurs navires. Comment de pauvres travailleurs des mers, célibataires le plus souvent, issus de toutes les contrées du monde, parviennent-ils à être égaux devant « le danger et le travail communs » ? De quelle façon le « chef » pirate dirige-t-il « chaque opération dangereuse » ? Comment divisent-ils les parts ? Chaque « associé » reçoit-il la « part qui lui revient » ? En pratique, quelles sont les « règles communes d'équité » ? Et finalement, que signifie le terme « justice » pour ceux que la loi fait pendre au nom de cette même justice ?

Ce chapitre explore le vaste domaine de l'histoire sociale et culturelle du vaisseau pirate, se concentrant sur son organisation et sur les relations entre ceux qui naviguent à bord. Il démontre que la piraterie représente un mode de vie choisi volontairement par les nombreux hommes qui défient les traditions d'une société qu'ils rejettent. Au-delà du Jolly Roger, « bannière du roi de la mort », et hors d'atteinte des autorités, un nouvel ordre social prend forme quand les pirates, comme l'exprime Walter Kennedy, optent pour « le choix par eux-mêmes[117] ».

Leurs contemporains ont confondu un ordre social différent – différent de celui en vigueur sur les navires marchands, militaires et corsaires – avec le désordre. Ce nouvel ordre social, articulé autour de l'organisation du bateau, est volontairement conçu et mis en pratique. Il se manifeste par un égalitarisme brutal et improvisé, mais efficace, qui place l'autorité collective entre les mains de l'équipage. À bord du vaisseau pirate, les valeurs fondamentales de la culture des marins ordinaires sont institutionnalisées. Il s'agit d'un monde à l'envers. Nous le verrons en examinant la façon dont les forbans prennent les décisions, désignent et sélectionnent les chefs, organisent la distribution du butin, de la nourriture. Comment, en bref, ils créent et perpétuent leur culture. En conscience, ils sont à l'origine d'« un nouveau gouvernement du navire[118]. »

★
★ ★

Si l'ordre social du vaisseau pirate représente quelque chose de nouveau en ce début du XVIII^{e} siècle, il est néanmoins en gestation depuis longtemps. La piraterie, elle-même, est ancienne et a évolué avec le temps. Dans l'Atlantique britannique, elle a souvent servi les besoins de l'État et de la communauté marchande. Il a fallu des siècles aux marins pour obtenir le contrôle autonome du bateau et organiser une société « en miniature ». Les luttes menées dans l'Angleterre révolutionnaire des années 1640 et 1650 pour la subsistance, les salaires, les droits mais aussi contre la « presse[119] » et la discipline violente ont pris une forme plus indépendante parmi les boucaniers du Nouveau Monde. Même si la boucanerie contre l'Espagne profite aux classes supérieures d'Angleterre, de France et des

Pays-Bas, les marins ordinaires développent une coutume appelée à cette époque la « discipline de Jamaïque », ou « loi des corsaires ». Cette coutume, que les autorités considèrent comme l'antithèse de la discipline et de la loi, s'enorgueillit de sa propre conception de la justice et d'une hostilité de classe envers les maîtres des navires, les propriétaires et les *gentlemen* aventuriers. Elle prévoit des contrôles démocratiques de l'autorité et des provisions pour les blessés[120]. En élaborant leur propre ordre social, les boucaniers tentent de calquer l'utopie paysanne appelée pays de cocagne où le travail est aboli, la propriété redistribuée, les différences sociales nivelées, la santé restaurée et la nourriture produite en abondance.

Ils s'inspirent de la tradition maritime internationale : les navigateurs de l'Antiquité et du Moyen Âge divisaient leurs biens démocratiquement en fonction des besoins du moment, et élisaient des représentants afin de régler les différends entre le capitaine et l'équipage[121].

Les premiers boucaniers, qualifiés de « parias de toutes les nations » par un officiel anglais, sont d'anciens forçats, des prostituées, des débiteurs, des vagabonds, des esclaves évadés et des « engagés[122] ». Parmi eux, on compte aussi des religieux radicaux et des prisonniers politiques. Tous ont émigré ou ont été exilés dans des zones situées « au-delà de la limite ». La plupart des boucaniers sont anglais ou français, mais des Hollandais, des Irlandais, des Écossais, des Scandinaves ainsi que des Amérindiens et des Africains se joignent à eux, souvent après avoir échappé aux brutalités des plantations des Caraïbes[123].

Ces travailleurs voguent vers des îles inhabitées, où ils forment des communautés de marrons. Leurs règlements autonomes sont multiethniques et organisés autour de la chasse et de la collecte – ils chassent des cochons sauvages et accaparent l'or du roi d'Espagne. Ils combinent les expériences des paysans rebelles, des soldats démobilisés, des petits propriétaires spoliés, des travailleurs au chômage et celles des Indiens Carib, Cuna et Moskito[124]. Comme l'écrit Christopher Hill, une des références les plus importantes qui sous-tend la culture des boucaniers est la révolution anglaise : « Un nombre surprenant de radicaux anglais émigrent aux Antilles juste avant ou juste après 1660. » Parmi eux, on croise des ranters[125], des quakers[126], des anabaptistes[127], des soldats radicaux, et d'autres « qui apportent avec eux les idées nées dans l'Angleterre révolutionnaire. » Certains boucaniers chassent et collectent en étant encore

habillés avec « des vestes rouges et usées de la New Model Army[128] ». L'un d'entre eux est « un gars robuste aux cheveux grisonnants », un « vieil homme au cœur joyeux », âgé de quatre-vingt-quatre ans, « qui a servi sous Oliver au temps de la rébellion irlandaise. Il est après cela parti en Jamaïque et a toujours suivi les mercenaires depuis ». Dans le Nouveau Monde, de tels vétérans sont très attachés à l'élection démocratique de leurs officiers. Selon J. S. Bromley, la vague de révoltes paysannes qui secoue la France au cours des années 1630 est une autre source de la culture des boucaniers. De nombreux flibustiers français « venant des régions affectées par les soulèvements paysans contre le fisc royal et la prolifération d'agents de la couronne » importent les idées d'auto-organisation, d'élection des représentants et de constitution de « communes ». De telles expériences, une fois transmises, façonnent les styles de vie parmi les « frères de la côte »[129].

Quand un capitaine corsaire prend à son bord quatre boucaniers aguerris en 1689, il les décrit comme étant « la pagaille personnifiée, mais la valeur de leur conversation et leur intelligence l'oblige par la suite à les disperser au sein de la Shipps Company ». Certains des vétérans servent avec les corsaires jamaïquains pendant la guerre de Succession d'Espagne, puis ils s'engagent dans de nouvelles formes de piraterie après le traité d'Utrecht. La « discipline de la Jamaïque » et ses exploits se répandent dans les récits folkloriques, les chansons, les ballades et la mémoire populaire, sans oublier les écrits publiés avec succès des aventures d'Alexandre Oexmelin, du Père Jean-Baptiste Labat et d'autres ayant vécu parmi la première génération de boucaniers[130]. Lorsque les marins sont confrontés aux conditions mortelles de la vie en mer à la fin du XVII^{e} et au début du XVIII^{e} siècle, ils gardent en mémoire le souvenir vivace de cet ordre social alternatif.

★
★ ★

Les codes des boucaniers inspirent les articles de loi des futurs pirates, parmi lesquels prévaut une impressionnante uniformité de règles et de coutumes. Chaque vaisseau fonctionne selon les termes d'un contrat court approuvé par l'équipage, établi au début du voyage ou à l'occasion de l'élection d'un nouveau capitaine. C'est en fonction de ces conventions

écrites que les équipages confient l'autorité, distribuent le butin et la nourriture et font respecter la discipline[131]. Ces arrangements font du capitaine la créature de l'équipage.

Ayant besoin de quelqu'un qui ait à la fois un tempérament courageux et des compétences de navigateur, les hommes élisent leur chef. Ils veulent un commandement par l'exemple, pas un commandement dû à un statut et à une hiérarchie imposés de fait. Ils n'accordent que peu de privilèges : « Le capitaine ou tout autre officier n'a pas droit à plus de nourriture qu'un autre homme, nenni, il ne peut garder sa cabine pour lui seul[132]. » Quelques pirates « fréquentent le capitaine, mais personne ne prend ça comme une marque de faveur, ou une distinction, parce que chacun peut venir pour manger et boire avec lui ». Un capitaine de marine marchande retenu prisonnier par des pirates note avec déplaisir que les membres de l'équipage dorment partout sur le bateau, « le capitaine lui-même n'a pas de lit personnel ». Les pirates prennent « la liberté de s'étendre n'importe où », une pratique appelée « s'allonger au pif ». La réorganisation de l'espace et des privilèges à bord du bateau est essentielle au renouvellement des relations sociales du monde maritime[133].

L'équipage garantit au capitaine une autorité incontestée pour le combat et la chasse, mais « pour tous les autres aspects quels qu'ils soient », il est « gouverné par une majorité[134]. » Un capitaine marchand scandalisé note : « Le capitaine semble n'avoir aucune méthode de commandement, mais quand il s'agit de partir en chasse ou d'engager un combat, alors il a le pouvoir absolu. » De la même façon que la majorité élit, elle peut démettre. Certains sont démis de leurs fonctions pour couardise, cruauté ou pour avoir refusé de « capturer et de piller des vaisseaux anglais[135]. » Un capitaine doit subir une colère inspirée de la conscience de classe de son équipage pour s'être comporté « comme un *gentleman*[136] » Occasionnellement, en cas de despotisme, il peut être sommairement exécuté.

Souvenons-nous du commentaire de Walter Kennedy affirmant que la plupart des bandits des mers, « ayant auparavant souffert des mauvais traitements infligés par leurs officiers, se protègent soigneusement d'un tel mal ». La sélection démocratique des officiers apparaît ainsi en contraste total et significatif avec l'organisation quasi dictatoriale du commandement dans le service marchand et la Royal Navy[137].

Afin d'éviter les abus d'autorité, les pirates élisent un officier appelé le quartier-maître, dont les pouvoirs contrebalancent ceux du capitaine. William Snelgrave explique qu'il « est chargé de l'inspection générale de toutes les affaires, il contrôle souvent les ordres du capitaine. Cette personne est aussi celle qui doit être la première lors de l'abordage de n'importe quel bateau ». Un autre prisonnier, le capitaine Richard Hawkins, qualifie le quartier-maître de « directeur en chef » du vaisseau pirate. Charles Johnson confirme : « L'opinion du quartier-maître est comme celle du mufti chez les Turcs : le capitaine ne peut pas entreprendre quelque chose que le quartier-maître n'approuverait pas. Le quartier-maître est une humble imitation du tribun populaire romain : il parle au nom de l'équipage, et cherche à défendre l'intérêt de celui-ci. » Johnson qualifie également le quartier-maître de « magistrat civil » et de « Premier ministre ».

Le quartier-maître est donc le gardien de la tradition pirate, celui qui émet les jugements définitifs concernant la pratique culturelle. Comme un tribun dans la Rome antique, il protège le peuple contre les puissants, les plébéiens contre les patriciens. Dans le service marchand, le quartier-maître n'est pas considéré comme un officier mais simplement comme un marin « dégourdi », c'est-à-dire bien informé et expérimenté. Chez les pirates, il est élevé à une position suprêmement valorisée de confiance, d'autorité et de pouvoir[138].

Une de ses missions principales consiste à distribuer la nourriture de façon juste et égale, une pratique particulièrement importante lorsque les provisions se font rares et que l'équipage est pauvre. « Ils mettent tout entre les mains de leur quartier-maître, qui répartit toutes choses de façon égale pour chacun d'entre eux », écrit le marin Clement Downing[139].

En tant qu'homme bénéficiant de la plus grande confiance, le quartier-maître a la responsabilité du butin, de sa prise initiale en passant par son transport et son stockage à bord du bateau, jusqu'à sa répartition à l'équipage. Cette responsabilité commence avec la sélection du groupe d'abordage qui part à l'assaut pour s'emparer d'un possible butin ou prendre un navire qui s'est déjà rendu. C'est parce que les hommes sélectionnés pour l'abordage bénéficient de certains privilèges – le choix des meilleures armes (le plus souvent un pistolet) ou d'une nouvelle garde-robe – que les hommes « se chamaillent parfois entre eux » afin d'être choisis. Le quartier-maître doit pour cela organiser sa sélection de la façon

la plus juste possible. Sur certains bateaux, il tient des « journaux de contrôle » ou des listes, afin de donner à chacun des chances égales de participer à l'abordage de vaisseaux emplis de butin. Sur d'autres, il lance simplement un appel : « Qui veut aller à l'abordage ? » et sélectionne le groupe parmi les nombreux volontaires. Les nouveaux venus en sont généralement exclus[140].

Une fois à bord, le quartier-maître prend en charge le vaisseau capturé, réunit les marins et leur demande comment leur capitaine les traite. Il leur propose également de rejoindre le bateau pirate. Puis, il fait le tour du navire capturé, inspectant sa cargaison, décidant de « ce qui sera utile à l'usage de la compagnie », et dirige son transfert d'un bateau à l'autre. De retour sur son propre bâtiment, il « tient un livre » afin d'évaluer avec justesse et honnêteté la part de chacun. Le quartier-maître de Sam Bellamy, qui estime une cargaison d'or et d'argent pour une valeur de vingt mille à trente mille livres sterling, « déclare à la compagnie, que si qui que ce soit veut de l'argent, il peut l'avoir ». Peter Hooff témoigne qu'à bord du *Whydah,* « l'argent est gardé dans des coffres placés entre les ponts, sans aucune surveillance, mais personne n'aurait l'idée d'en prendre sans l'autorisation du quartier-maître[141] ».

Le rôle du quartier-maître consistant à maintenir l'autorité au sein d'un exécutif dualiste et représentatif est un principe propre à l'organisation sociale des pirates, et il influence la création de nouveaux bateaux. Le quartier-maître, tribun, médiateur, trésorier et partie prenante du maintien de la paix à bord d'un navire, devient souvent le capitaine d'un nouveau vaisseau lorsqu'un bâtiment est capturé puis converti. Calico Jack Rackam, Paul Williams, et plusieurs autres capitaines pirates ont d'abord été quartiers-maîtres.

Et pourtant, ni le capitaine ni le quartier-maître ne représentent l'autorité la plus élevée sur le bateau pirate. Cet honneur revient au conseil commun, qui réunit régulièrement tous les hommes, du capitaine jusqu'à l'homme du beaupré[142]. Les décisions ayant le plus de conséquences sur le bien-être de l'équipage sont prises lors de réunions ouvertes où les débats sont houleux. En rendant l'équipage souverain, les pirates s'appuient sur une ancienne coutume maritime tombée dans l'oubli vers 1700, suivant laquelle le maître d'un navire marchand consultait tout son équipage (qui était souvent en partie propriétaire de la cargaison) pour la prise de décisions vitales. Les flibustiers connaissent également la tradition navale militaire – le conseil de

guerre – au cours duquel les officiers supérieurs d'un navire ou d'une flotte se retrouvent afin de définir une stratégie. La réunion de la communauté flottante accréditait la réalité du vieux proverbe qui affirme : « Nous sommes tous ensemble sur ce bateau[143]. »

Le principal objectif du conseil consiste à élire les officiers, notamment le capitaine et le quartier-maître, mais également les sous-officiers, plus particulièrement si un équipage a plus que le nombre minimum d'ouvriers qualifiés, comme des charpentiers par exemple. Un équipage pousse la logique très loin, au point d'élire le second du maître d'équipage ! Le conseil détermine également les lieux où les meilleures captures pourront être effectuées, et le moyen de résoudre tout conflit majeur. Lorsqu'Edward England propose l'attaque de la colonie portugaise de Goa, sur la côte ouest de l'Inde, les hommes se réunissent en assemblée et débattent de la question, mais ne pouvant se mettre d'accord, ils rebroussent chemin. Ce qui arrive à England et à son équipage n'est pas rare. Les pirates de la base l'emportent souvent contre les souhaits et les jugements de leurs officiers. Les capitaines Sam Bellamy et Paul Williams en font les frais. Alors qu'ils souhaitent accorder au capitaine marchand Samuel le droit de conserver son bateau une fois la cargaison prise, l'équipage du navire ordonne qu'il soit coulé. La même chose arrive à Edward Low et Francis Spriggs, « vaincus par les votes ». Les pirates décident également des punitions qui sont infligées à ceux qui violent les articles de la charte. Enfin, ils étudient les demandes de libération des hommes mis aux arrêts ou des prisonniers, accédant parfois à leur requête[144].

Les décisions prises par le conseil sont sacro-saintes. Même le capitaine le plus courageux n'ose les affronter. Les conseils ont démis un certain nombre de capitaines et d'autres officiers de leur poste. Thomas Anstis perd sa fonction de capitaine : il est, selon l'expression des marins, « remis au pied du mât », c'est-à-dire qu'il redevient un marin ordinaire sur le bateau qu'il a auparavant commandé. Charles Vane, étiqueté comme couard par son équipage, est démis de ses fonctions de capitaine. Charles Martel perd son titre en raison de sa cruauté envers l'équipage et les prisonniers, un homme « plus juste » est nommé à sa place. Parce qu'une majorité de l'équipage de Bartholomew Roberts considère que le « vieux pirate » David Simpson est devenu vicieux depuis qu'il est quartier-maître, il est « viré par les hommes ».

La démocratie à bord des navires peut paraître étouffante. Certains équipages font en permanence appel au conseil, « décidant toutes choses à la majorité des votes ». D'autres l'organisent comme un tribunal. « Ils aiment voter », déclare un capitaine capturé, « toutes les affaires des pirates sont traitées de cette façon ». En réalité, il y a « tellement peu de gouvernement et de subordination » parmi les pirates qu'« ils sont, selon l'occasion, tous capitaines, tous chefs ». Le capitaine de marine militaire Humphrey Orme, qui capture et interroge un gang de pirates en 1723, résume succinctement la situation : « Les plaisirs tirés d'une fonction sont très précaires à bord des bateaux pirates et reposent entièrement sur le bon vouloir et le bien-être de l'équipage[145]. »

La distribution du butin est explicitement régulée par la charte du navire. Les pirates font appel à un système de partage précapitaliste afin de répartir leurs prises. Le capitaine et le quartier-maître reçoivent entre une part et demie et deux parts ; les canonniers, maîtres d'équipage, seconds, charpentiers et docteurs reçoivent entre une part et un quart et une part et demie ; tous les autres ont droit à une part chacun[146]. Ce système de rémunération prend une distance radicale avec les pratiques de la marine marchande, de la Royal Navy et des corsaires. Il institue un système élaboré de niveaux hiérarchiques de revenus, qui réduit drastiquement les disparités entre le haut et le bas de l'échelle. En réalité, il s'agit probablement de l'un des programmes d'attribution des ressources les plus égalitaristes du XVIII^{e} siècle. Si comme le suggère Philip Gosse, éminent historien de la piraterie, « les meilleurs des marins sont les pirates », la distribution équitable du butin et la conception du partenariat peuvent être comprises comme l'œuvre d'hommes qui accordent de la valeur et du respect aux compétences de leurs camarades. En expropriant un navire marchand (après une mutinerie ou une capture), les pirates s'approprient les moyens de production maritimes et déclarent qu'ils sont la propriété commune de ceux qui travaillent à son bord. Ils abolissent la relation salariale qui se trouve au cœur du processus d'accumulation capitaliste. Au lieu de travailler pour des salaires en utilisant les outils et la machine (le bateau) possédés par un marchand capitaliste, les pirates dirigent le navire comme leur propre propriété, et partagent équitablement les risques de leur aventure commune[147].

Les chartes, ou dans certains cas les coutumes pirates, régulent soigneusement la distribution de nourriture et de boisson à bord d'un vaisseau. Ces denrées vitales constituent une part cruciale dans la décision de « se mettre à son compte ». En 1724, un marin mutin du *George-Galley* répond ironiquement aux ordres de son capitaine : « Nous travaillerons comme nous mangeons. » Une vieille plaisanterie circulant parmi les marins en colère prétend que même si la mutinerie échoue, le poids de leur corps ne suffira pas à les pendre[148].

Ceux qui ont souffert depuis longtemps de ne recevoir que trop peu de provisions ou de la nourriture avariée mangent et boivent « de façon licencieuse et tumultueuse », ce qui est en réalité l'une de leurs coutumes. Les affaires sont traitées « autour d'un grand bol de punch » et la sobriété rend « un homme suspect de conspirer contre la communauté ». Les membres d'équipage d'un navire se moquent de Thomas Wills, un homme toujours sobre, en le surnommant le « Presbytérien ». Les tout premiers articles de la charte de Bartholomew Roberts garantissent à chaque homme « un vote dans les affaires du moment » et « un droit égal » aux « provisions fraîches et liqueurs fortes ». Pour un homme qui rejoint les pirates, boire est plus important que les gains qu'il peut espérer.

Sans surprise, de nombreux observateurs de la vie des pirates ont noté les aspects carnavalesques des grands moments de cette existence – lorsqu'ils mangent, boivent, jouent du violon, dansent ou prennent du bon temps. Certains considèrent de tels « infinis désordres » comme incompatibles avec une bonne discipline en mer. Mais c'est la condition, parce que les pirates ne sont sous le contrôle de personne, si ce n'est d'eux-mêmes.

Le capitaine Snelgrave commente de façon féroce la manière dont les pirates qui accompagnent Howell Davis s'emparent de la nourriture et de la boisson qu'ils trouvent sur un navire capturé. Ils « commettent tant de dégâts et de destructions » pendant leur pillage qu'un « nombre plus important de tels voyous aurait vite fait de réduire une grande ville en ruines ». Utilisant des treuils et des poulies, ils extirpent des ponts inférieurs « de nombreux tonnelets de claret et de brandy français ». Ils en font rapidement « sauter les couvercles et y plongent des gobelets et des bols pour en boire de contenu ». Dès que ces barils sont vides, ils en remontent d'autres. Ils se jettent vite de « pleins seaux » de claret et de brandy les uns sur les autres. À la fin de la journée, ils « nettoient les ponts avec ce qui

reste dans les tonneaux ». Ils ne se limitent pas davantage dans l'usage qu'ils font des liqueurs en bouteille, ne se donnant pas la peine de retirer le bouchon, « mais encochant le goulot, comme ils disent, c'est-à-dire le faisant sauter avec un coutelas ». En bref, ils font de tels ravages qu'« après quelques jours, il ne leur reste plus une bouteille de disponible ». Des choses similaires se déroulent parmi l'équipage d'Edward England, qui fête Noël « de la façon la plus tumultueuse » pendant trois jours, détruisant près des deux tiers des provisions fraîches[149]. C'est pour ces raisons que les pirates sont joviaux. En réalité, « jovial[150] » est le terme le plus couramment employé pour décrire l'atmosphère et l'état d'esprit à bord du bateau. Ceci est rendu évident par un témoignage de 1718, au cours des procès de Stede Bonnet et de ses hommes à Charleston, en Caroline du Sud. Alors que James Killing pointe du doigt quelques pirates qui vont être exécutés, il témoigne que ces hommes ont essayé de le rendre heureux après sa capture. « Ils m'ont proposé de venir manger avec eux. Je leur ai dit que j'avais trop peu d'appétit pour manger. Ils m'ont demandé pourquoi j'avais l'air si mélancolique. Je leur ai dit que j'avais l'air aussi bien que possible. Puis, ils m'ont interrogé sur les liqueurs que j'avais à bord. J'ai répondu qu'il y avait un peu de rhum et de sucre. » Les pirates vont alors chercher ces produits, font des bols de punch, lèvent des toasts et « chantent une chanson ou deux ». Le capitaine Peter Manwaring, prisonnier pendant dix semaines au milieu de l'équipage de Bonnet, confirme l'image donnée par le morose Killing : « Ils furent courtois avec moi, très courtois […]. Tous très vifs et joviaux, ils ont de tout en abondance, et passent du temps à préparer du punch et à le boire. » Un autre capitaine marchand se souvient que l'équipage du capitaine Francis Spriggs boit du punch chaud tous les matins, et qu'ils « vivent jovialement toute la journée. Pendant les repas, le quartier-maître surveille la cuisine, pour vérifier qu'une quantité égale de nourriture est servie dans chaque cantine ». Lorsqu'un marin expérimenté, d'abord hésitant, décide finalement de signer la charte de Spriggs, des hourras jaillissent de toutes parts, le canon tonne et la journée est emplie « de gaieté fraternelle, de rugissements et de libations pleines de santé[151]. »

La jovialité du bateau pirate a également ses revers. Les beuveries interminables déclenchent facilement des bagarres qui, à leur tour, deviennent parfois des batailles s'étendant à tout le navire. Pire, l'ivrognerie peut mener au désastre. L'équipage de Sam Bellamy « se régale si généreusement avec du madère que, complètement ivre, il jette son navire

sur un haut-fond ». La jovialité prolongée ne permet pas d'être prêt pour le combat. Par exemple, quand vient le moment de la bataille avec le HMS *Swallow,* de nombreux hommes à bord du bateau de Bartholomew Roberts sont soûls. Joseph Mansfield est l'un de ceux-là. Il monte sur le pont en agitant son coutelas après que son propre vaisseau a déjà baissé pavillon et se soit rendu. Voulant savoir qui allait partir prendre le butin, il fallut un peu de temps pour le persuader de la réalité de la situation[152].

Il est surprenant de penser qu'en inventant leur propre ordre social, les pirates ont anticipé une idée moderne que beaucoup considèrent comme l'une des plus humaines de notre temps : le système de sécurité sociale. L'image populaire du pirate avec un bandeau sur l'œil, une jambe de bois et un crochet à la place de la main n'est pas complètement juste, mais elle témoigne d'une réalité essentielle : la navigation est destructrice pour le corps humain. C'est pour cela que les pirates intègrent les problèmes de santé, de sûreté dans les articles de leurs chartes, prenant l'engagement d'allouer une portion du butin à un « fonds commun » destiné à soutenir les hommes dont les blessures occasionnent des handicaps permanents, que ce soit la perte de la vue ou d'un membre. Le pirate Jeremiah Huggins déclare qu'on lui a donné quatorze pistoles d'or, sept onces et demie de poussière d'or, quatre-vingt-deux pièces de huit, et dix-sept onces de lingots d'argent « pour la raison qu'il a été blessé parmi eux ». Ceux qui sont victimes d'accidents et de handicaps ne font pas l'objet de discrimination à bord. Le manchot John Fenn qui devient capitaine, comme le dit John Taylor, est « éclopé de ses mains ». En garantissant la nourriture et la boisson et en créant une sorte de système de protection sociale, les pirates font en sorte de protéger leur santé, d'accroître le recrutement et de promouvoir la loyauté au sein du groupe[153]. Une des actions les plus spectaculaires entreprises par des pirates est le blocage du port de Charleston à l'automne 1718. Barbe-Noire conduit cette bataille parce qu'il a besoin de médicaments pour soigner des malades[154].

En matière de liberté sexuelle, que leurs chartes ne régulent que rarement, les pirates apparaissent également modernes. Les boucaniers du XVII^{e} siècle pratiquent le « matelotages une relation de propriété partagée et d'obligations mutuelles entre deux hommes, ou dans quelques cas, entre un homme et un adolescent. De telles pratiques reflètent un choix personnel mais également le ratio sexuel très déséquilibré dans les Caraïbes, où les femmes sont rares. Seuls deux équipages pirates du début du XVIII^{e} siècle

sont connus pour avoir intégré des règles concernant les relations sexuelles dans leurs chartes. L'une est une interdiction décidée par l'équipage de Bartholomew Roberts, vers 1720 : « Aucun garçon ou aucune femme ne sera accepté parmi eux. » La seconde, établie par les pirates qui accompagnent John Philipps en 1723, proscrit « le mélange » avec une « femme sage » sans son consentement. Aucun de ces articles ne mentionne quoi que ce soit à propos des relations entre hommes ou de la sodomie, suggérant que les pirates sont libres de faire comme ils veulent. Il serait toutefois exagéré d'affirmer, avec le chercheur B. R. Burg, que les pirates s'organisent en une « société sodomite ». Comme l'historien de la littérature Hans Turley l'a écrit, « la preuve de la sodomie pirate est tellement rare qu'elle est pratiquement inexistante ». On trouve pourtant quelques brillants exemples. En juillet 1723, pendant le procès de trente-six flibustiers à Newport, Rhode Island, John Wilson témoigne que le pirate Thomas Powell lui a dit : « J'aimerais qu'on se retrouve, toi et moi, à terre, entièrement nus. » Au cours du sermon prononcé avant que Powell et trente-cinq autres de ses camarades soient pendus, Cotton Mather attire l'attention sur « l'abominable péché d'impureté », une phrase qui suggère des relations sexuelles avec des prostituées et avec d'autres hommes. Dans ce monde hypermasculin qui valorise la force, la vigueur, la résistance, le courage et l'agressivité, le choix est celui d'une liberté sexuelle transgressant les standards convenus de l'époque[155].

Les chartes régulent également la discipline à bord du navire, bien que le terme « discipline » ne soit peut-être pas le plus approprié pour décrire un système de règles qui laisse de nombreux comportements sans contrôle. Moins arbitraire que celle de la marine marchande et moins codifiée que celle de la marine militaire, la discipline parmi les pirates dépend toujours d'un sens collectif de la transgression. De nombreux délits sont sanctionnés par « la punition que le capitaine et la majorité de la compagnie pensent être adaptée », et il est important de noter que les pirates n'ont pas souvent recours au fouet. Leur discipline, si elle n'est pas moins sévère dans certains cas, est généralement tolérante vis-à-vis de comportements qui donnent lieu à des punitions dans les autres flottes[156].

Trois méthodes majeures de discipline sont employées, toutes conditionnées par le fait que les bateaux pirates sont bondés, l'équipage

moyen d'un navire de deux cent cinquante tonneaux approche les quatre-vingts hommes. Les articles de la charte du vaisseau de Bartholomew Roberts révèlent une tactique de maintien de l'ordre : « Pas de bagarre à bord. Toutes les querelles entre des membres d'équipage se régleront sur le rivage au sabre et au pistolet. » Les protagonistes se battent en duel au pistolet, mais si les deux manquent leur premier tir, ils doivent continuer au sabre, et le premier qui fait saigner l'autre est déclaré vainqueur. En excluant ces conflits du navire (et symboliquement de la mer), les pirates assurent l'harmonie dans les quartiers pleins des ponts inférieurs[157].

L'idéal d'harmonie est également invoqué lorsque les pirates nomment un homme d'équipage « gouverneur d'une île ». Les perturbateurs incurables ou ceux qui transgressent des règles importantes sont « marronnés ». En escroquant ses compagnons, en accaparant plus qu'une seule part de butin, en désertant, en fuyant le combat lors des assauts, en conservant pour soi des informations importantes ou en volant, un pirate risque d'être déposé à un endroit « où il était sûr de rencontrer des difficultés[158] ».

La méthode ultime pour maintenir l'ordre est l'exécution. Cette punition peut être infligée pour avoir fait monter à bord « un garçon ou une femme », pour avoir eu des relations sexuelles avec une « femme sage » sur un bateau capturé, ou encore dans certains cas extrêmes pour désertion, s'il est avéré qu'en s'enfuyant, un pirate a mis toute la compagnie en danger. Cela semble avoir été le cas en 1722 lorsque les hommes de Bartholomew Roberts exécutent deux membres de l'équipage pour désertion. Chacun d'entre eux a le droit de choisir son propre exécuteur, puis est attaché au grand mât, et fusillé. Lors d'une autre occasion, un déserteur à nouveau capturé reçoit deux coups de fouet par membre de l'équipage. Enfin, l'exécution est plus communément invoquée pour punir un capitaine qui a abusé de son autorité.

Les hommes d'équipage interviennent également contre leurs chefs par des moyens moins brutaux mais tout aussi explicites. En 1719, les capitaines pirates Howell Davis, Oliver La Bouche et Thomas Cocklyn décident un soir d'aller à terre pour rendre visite « aux Négresses » de la Sierra Leone. Souhaitant être les plus séduisants possible, ils prennent quelques vestes très élégamment brodées dans la réserve contenant les marchandises pillées. Mais ils n'ont pas reçu la permission du quartier-maître, dont le travail consiste à conserver une trace des objets qui se trouvent dans le « coffre commun ». Quand l'équipage l'apprend, il se sent

outragé. Les vêtements sont immédiatement confisqués et remis dans la réserve, pour être plus tard vendus au pied du mât, aux enchères, au meilleur prix. Dans ce cas comme dans tous les autres, que l'infraction soit importante ou mineure, l'équipage se déclare souverain. Le capitaine Richard Hawkins résume l'aspect essentiel de la discipline en une sentence : « Si quelqu'un commet une offense, il sera jugé par toute la compagnie[159]. »

Certains équipages tentent de contourner les problèmes disciplinaires en ne prenant « personne contre sa volonté. » Avec la même logique, ils ne gardent parmi eux personne qui ne soit volontaire. En 1718, la confession du pirate Edward Davis indique que des serments sur l'honneur sont utilisés afin de sceller la loyauté des nouveaux membres : « Les nouveaux hommes jurent d'être loyaux et de ne pas tromper la compagnie sur la valeur d'une pièce de huit. Ils se mettent d'accord et agissent ensemble avec une grande unanimité, et aucune distinction n'est faite entre les vieux et les nouveaux[160]. »

Ce passage soulève une question : comment les pirates créent-ils et recréent-ils leur culture ?

Tout dépend de la façon dont un gang se forme. Il y a un moment fondateur, et pour les bateaux pirates déjà constitués, des rituels d'intégration pour les volontaires. La mutinerie sur le *Buck* est un exemple important du premier cas, parce qu'elle serait à l'origine du lignage qui mène à Bartholomew Roberts et à la capture de quatre cents vaisseaux entre 1719 et 1722. Howell Davis, sentant les troupes mûres pour la rébellion, organise une mutinerie. La victoire acquise, les hors-la-loi réunissent un « conseil de guerre » (une réunion de tout l'équipage) autour d'un « grand bol de punch » afin de choisir un commandant. Davis est élu à une large majorité. L'étape suivante est la rédaction de la charte. Tous font le serment de la respecter. Ensuite, ils se « consultent » pour savoir où aller et que faire et se mettent bientôt en route pour leurs aventures[161].

D'autres équipages mutins ont fait de même. Edward Worley et son équipage créent « un drapeau noir, avec une tête de mort blanche en son centre », signent des chartes, et « s'engagent par un serment solennel, par lequel ils affirment qu'ils ne feront pas de quartier, mais qu'ils resteront les uns avec les autres jusqu'au dernier ». Les rebelles du *Gambia-Castle,* un

bateau de la Royal African Company, se réunissent avec les chefs George Lowther et John Massey. Ils « décident d'entrer en piraterie, font des serments, rédigent une charte, puis préparent un pavillon noir ». Ils « abattent également les cabines, mettent le bateau en ordre de marche de l'arrière jusqu'à l'avant », puis le rebaptisent le *Delivery.* Les choses se passent de la même façon lorsqu'un bateau se divise et qu'un nouveau capitaine est élu et installé. L'équipage de Francis Spriggs créa son propre Jolly Roger et fit tonner les canons afin de saluer le nouveau capitaine[162].

Comment les pirates intègrent-ils les nouveaux venus dans la vie et l'organisation du bateau ? C'est un aspect particulièrement important parce qu'une large majorité d'entre eux ne s'est pas mutinée, mais a rejoint les rangs en se portant volontaire lors de la capture de leur navire. Le processus d'initiation comprend généralement la signature de la charte et le serment de « jurer de dire la vérité à l'équipage » comme le fait, par exemple, le charpentier John Haswell lorsqu'il rejoint l'équipage de Howell Davis. Les nouveaux doivent ensuite prouver leur dévouement, et cela prend généralement du temps. Pour le capitaine pirate Thomas Cocklyn, les « hommes nouvellement venus » doivent « apprendre à sentir l'odeur de la poudre ». Cocklyn a la réputation d'utiliser la canne en rotin du maître d'équipage sur eux. Israel Hynde, maître d'équipage sur le *Ranger*, le bateau de Roberts, passe son temps à « jurer et maudire les nouveaux pirates ». Quant à James Philipps, il tente souvent de les terrifier s'ils essayent de discuter en disant qu'ils doivent d'abord terminer leur période d'engagement[163] ».

Les pirates les plus anciens imposent des limites aux novices jusqu'à ce que ces derniers aient prouvé qu'ils sont « de confiance » ou qu'ils ont des « mains sûres ». Sur plusieurs bateaux, « aucun nouveau venu dans la compagnie n'est toléré lors des pillages ». Thomas Davis témoigne que les hommes sont écartés des discussions démocratiques et de la prise de décision sur le navire de Bellamy jusqu'à ce qu'ils aient signé la charte. Sur le *Cassandra,* « les médecins n'ont pas le droit de vote », probablement en raison de leur origine de classe (ou de leur statut de contraint) qui les rend peu dignes de confiance. Le processus d'intégration ne se fait pas sans tension. « Les vieux pirates sont toujours jaloux des nouveaux arrivants et de ce fait particulièrement attentifs à leur comportement. » Ils imposent un contrôle public de toute communication formelle : « Nul n'a le droit d'écrire un mot qui ne se retrouve affiché sur le mât[164]. »

La transmission de la culture pirate à travers l'espace et le temps est étroitement liée à la capacité d'attirer de nouvelles recrues et aux formes d'auto-organisation démocratiques – certains diraient « anarchistes ». L'organisation sociale élaborée par les pirates est souple. Lorsqu'un bateau est bondé ou en cas de conflit, l'équipage se sépare. Ceux qui ont l'expérience du monde confiné et autoritaire du navire marchand chérissent d'ailleurs la liberté de se séparer. L'exercice démocratique de l'autorité par les pirates a des effets négatifs et positifs. Bien qu'il produise une instabilité chronique, il garantit également une continuité. Le processus de base par lequel de nouveaux équipages se créent permet d'assurer une continuité culturelle parmi les pirates[165].

Ce mécanisme de continuité peut s'observer sur le diagramme (« Liens entre les équipages pirates », reproduit en annexes) établi selon les noms des capitaines de vaisseau. Il démontre qu'en se dédoublant, en naviguant en tant que complices, ou par tout autre type d'associations, près de trois mille six cents pirates – soit 90 % de ceux en activité entre 1716 et 1726 – appartiennent à deux grandes « lignées généalogiques ». Le capitaine Benjamin Hornigold et le lieu de rassemblement des Bahamas se trouvent à l'origine d'une lignée complexe qui s'achève avec la pendaison de l'équipage de John Philipps, en juin 1724. La seconde lignée, générée par les rencontres inopinées des dernières mutineries des équipages de George Lowther et Edward Low en 1722, se termine avec les exécutions de William Fly et de ses hommes en juillet 1726. C'est d'abord au sein de ce réseau et par celui-ci que l'organisation sociale des bateaux pirates prend sa signification, transmettant et préservant les coutumes et l'esprit, et contribuant à structurer et perpétuer l'univers social des flibustiers[166].

Avec la division des équipages pirates se répand un ordre social et une culture radicalement démocratiques, à la fois au sein du groupe et à l'extérieur. Un aspect trouble particulièrement les autorités, comme en témoigne le gouverneur Alexander Spotswood alors qu'il cherche « un moyen sûr » de naviguer de la Virginie vers Londres, en 1724. Il comprend qu'il ne pourra le faire qu'à bord d'une frégate militaire bien armée : « Vos Seigneuries concevront aisément mes pensées quand elles se remémoreront

les actions vigoureuses que j'ai menées afin d'éradiquer les pirates. Et si ces misérables barbares peuvent être assez excités pour couper le nez et les oreilles d'un maître, pour le punir de n'avoir rien fait de plus que corriger ses propres marins, à quel traitement inhumain puis-je m'attendre, si jamais je devais tomber en leur pouvoir ? J'ai été désigné comme principal objet de leur vengeance pour avoir abattu le pirate Thatch *[Teach, ou Barbe-Noire]*, leur référence absolue, et avec lui, tous ses grands projets, et pour avoir également fait en sorte que tant de membres de leur fraternité se balancent au grand air de Virginie[167]. »

Spotswood connaissait bien les pirates. Il avait autorisé l'expédition qui retourna en Virginie exhiber la tête de Barbe-Noire comme un trophée, et œuvré pour que de nombreux pirates soient pendus aux potences de Virginie. Spotswood savait que les pirates avaient une passion pour la revanche, et qu'ils punissaient souvent les capitaines des bateaux qui « corrigeaient » leurs équipages. La notion de fraternité prévalait parmi eux. Il avait de bonnes raisons de les craindre, comme nous le verrons au chapitre suivant.

---

116 SLUSH (Barnaby), *The Navy Royal : or a Sea-Cook Turn'd Projector,* Londres, 1709.

117 HILL (S. Charles), « Episodes of Piracy in Eastern Waters », *Indian Antiquary* 49 (1920) ; HAYWARD (Arthur L), *op. du*, p. 37.

118 BETAGH (William), *op. cit.*, p. 148.

119 Presse : enrôlement forcé des hommes dans la Royal Navy. Pratiquée dès la fin du XVI^e^ siècle, la presse consiste à envoyer des escouades de *gangmen* dans les quartiers portuaires pour rafler tous les hommes valides et les incorporer. Bien qu'absolument incompatible avec la Constitution anglaise et l'*habeas corpus*, la presse est légale et n'est abolie qu'en 1814. [NDE.]

120 BRIDENBAUGH (Carl et Roberta), *No Peace Beyond the Line : the English in the Caribbean, 1624-1690,* Oxford University Press, 1972. HARING (C. H.), *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century,* London 1910. BROMLEY (J. S.), "Outlaws at Sea, 1660-1720 : Liberty, Equality and Fraternity among Caribbean Freebooters", in *History from Below,* éditions Frederick Krantz, 1985. Voir aussi *L'Hydre aux mille têtes,* chapitre V.

121 Voir MORTON (A. L.), *The English Utopia*, Londres 1952, chapitre I.

122 Engagé (*Indentured servant)* : migrant européen vers les Antilles ou l'Amérique du Nord qui « s'engage » à travailler sans salaire de trois à sept ans pour rembourser le planteur qui a payé son voyage outre-mer. Assujetti à la plantation, l'engagé vit dans des conditions très rudes, proches du servage, sinon de l'esclavage. Beaucoup désertent ou deviennent boucaniers. Ce système disparaît progressivement au XVIII^e^ siècle, les planteurs jugeant la traite négrière plus efficace. Alexandre Oexmelin était un engagé. [NDE.]

123 KEMP and LLOYD, *Brethren of the Coast*, p. 3. OEXMELIN (Alexandre), *Les Aventuriers et les flibustiers d'Amérique.* La Découvrance, 2006.

124 Voir l'interrogatoire de Thomas Jones, en février 1724. HCA 1/55, f.52.

125 Ranters : secte protestante anglaise du XVII^e^ siècle, proche des idées anabaptistes et quakers, qui rejette l'autorité de la Bible ou de l'Église et privilégie l'expérience personnelle pour communier avec Dieu. Ils sont réprimés en Angleterre et dans les colonies américaines car ils remettent en

cause les normes sociales, prônant notamment l'abolition du mariage et de la propriété privée. [NDE.]

126 Quakers : mouvement protestant radical fondé en Angleterre en 1626. Il s'oppose aux Églises protestantes en rejetant tout dogme et toute hiérarchie. Les quakers prêchent l'illumination intérieure accessible à tout homme de bien, qu'ils s'efforcent d'atteindre par une prière fervente (d'où leur surnom de quakers, « trembleurs »). Persécutés en Angleterre, les quakers s'établissent en Pennsylvanie en 1682. Prêchant la tolérance et l'égalité, refusant l'esclavage, ils sont regardés avec méfiance par les autorités royales. [NDE.]

127 Anabaptiste : secte mystique protestante née en 1521. Les anabaptistes rejettent l'autorité de la Bible et basculent vite dans un mysticisme apocalyptique refusant toute forme d'organisation politique ou religieuse. Une série de révoltes anabaptistes embrase l'Europe au XVI^{e} siècle. Après une violente répression, l'anabaptisme disparaît, mais influence le mouvement baptiste. [NDE.]

128 La New Model Army : armée révolutionnaire fondée en 1645 par Oliver Cromwell lors de la première révolution anglaise opposant le Parlement aux troupes du roi Charles I^{er}. Armée d'élite caractérisée par son zèle religieux sinon son fanatisme, la NMA innove en privilégiant le mérite sur la naissance pour la nomination des officiers. Instrument de la prise du pouvoir puis de la dictature de Cromwell, la NMA est dissoute lors de la restauration monarchique de 1660. Cette armée était à la fois impitoyable avec ses ennemis et quasi démocratique dans son fonctionnement et ses revendications politiques. [NDE.]

129 HILL (Christopher), "Radical Pirates ?" in *The Origins of Anglo-American Radicalism*, éditions Margaret et James Jacob, Londres, 1984.

130 « Simsons Voyage », Sloane MSS 86, British Library, Londres, p. 43.

131 *History of Pyrates,* p 21 1 -213, 307-308, 321 .*A New Account, op. cit.,* p. 220.

132 *History of Pyrates*, p. 213.

133 *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Majesties Ship Swallow,* HCA 1/99, f. 10.

134 *History of Pyrates*, p. 139. *Remarkable Criminals*, p. 37.

135 BOYER, ed., *Political State*, 28 : 153. MORRIS (Richard B.), « The Ghost of Captain Kidd », *New York History* 19 (1938), p. 282.

136 *New Account*, p. 199 ; BURG, « Legitimacy and Authority », p. 44-48.

137 *Remarkable Criminals*, p. 37. *History of Pyrates*, p. 44, 296, 337.

138 Dans *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Londres, Macmillan, 1962), Ralph DAVIS évoque les différents rôles du quartier-maître dans le service marchand.

139 ROBERTS, *Four Years Voyages*, p. 37 et p. 80. *Boston News-Letter,* 15 juillet 1717.

140 *Trials of Eight Persons*, p. 24 et p. 25. *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, f.90.

141 *History of Pyrates*, p. 138-139, p. 312 ; *New Account*, p. 272.

142 Le beaupré : mât avant du navire, incliné d'une trentaine de degrés par rapport à la quille.

143 La citation provient du *Voyage* de William Betagh.

144 *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, f. 159 ; HILL, "Episodes of Piracy", p. 42. Déposition de John King (1719), HCA 24/132.

145 Informations sur Henry Treehill (1723), HCA 1/18, f.38. *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, ff. 36.

146 DOW and EDMONDS, *Pirates of New England*, p. 146-147.

147 GOSSE (Philip), *The History of Piracy,* (Tudor, New York, 1932), p. 103. BIDDULPH (John), *The Pirates of Malabar and An Englishwoman in India,* (Smith, Elder, Londres, 1907), p. 32.

148 *An account of the Late John Gow,* p. 3.

149 *History of Pyrates,* p. 224 et 244. Procès de Simon Van Vorst et d'autres (1717), in *Privateering and Piracy,* ed Jameson, p. 303 et 314.

150 « Merry ».

151 *Tryals of Bonnet*, p. 1 3. *History of Pyrates*, p. 353-354.
152 Colonel Stede Bonnet au Conseil du commerce et des plantations, 30 juillet 1717, CO (Colonial Office) 37/10, f. 15.
153 *History of Pyrates*, p. 127, 212, 295, 308, 343. MORRIS, “Ghost of Captain Kidd”, 292.
154 *History of Pyrates*, p. 74-75.
155 BURGH, (B. R.), *Sodomy and the Perception of Evil : English Sea Rovers in the Seventeenth-Century Caribbean*, New York University Press, 1983, p. 41, 76, 124, 128.TURLEY (Hans), *Rum, Sodomy and the Lash : Piracy, Sexuality and Masculine Identity* (New York University Press, 1999), p. 2, 96. *Tryals of Thirty-Six Persons*, p. 9. MATHER (Cotton), *An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men* (New London, 1723), p. 32-33.
156 *History of Pyrates*, p. 212 et 307.
157 *Ibid*, p. 157-158. Interrogatoire de William Terrill (1716), HCA 1/17, 67.
158 *Tryals of Bonnet*, p. 30. BIDDULPH, *Pirates of Malabar*, p. 163-164. RANKIN, *Golden Age*, p. 37.
159 *New Account*, p. 257.
160 Déposition de Samuel Cooper, 1718, CO 37/10. Déposition de Richard Symes, 1721, CO 152/14.
161 *History of Pyrates*, p. 167-168.
162 Informations sur Thompson, HCA 1/55, f.23.
163 Renseignements sur John Stephenson (1721), HCA 1/55, f.5. Renseignements sur Richard Capper (1718), HCA 1/54, f.90. *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, ff.74, 152
164 *Proceedings of the Court*, HCA 1/99, ff. 153, 85, 23. Interrogatoire de Richard Moor (1724) HCA 1/55, f.96.
165 DOW et EDMONS, *Pirates of New England*, p. 278. Lettre du lieutenant gouverneur Benjamin Bennett à M. Popple, 31 mars 1720. *Remarkables Criminals*, p. 37. *History of Pyrates*, p. 225, 226, 313, 342.
166 Le total de trois mille six cents est atteint en multipliant le nombre de capitaines pirates par la taille moyenne des équipages, soit soixante-dix neuf hommes.
167 Alexander Spotswood au Conseil du commerce, 16 juin 1724, CO 5/1319, Public Record Office, Londres.

THIERRY GUITARD 08

CHAPITRE V

« RENDRE JUSTICE AUX MARINS »

En 1720, alors qu'Edward England et Oliver La Bouche voguent près de l'île de Johanna, au large de Madagascar, ils aperçoivent un vaisseau qui s'avère être le *Cassandra,* commandé par James Macrae. Les pirates ne le savent pas encore, mais Macrae, qui travaille pour l'East India Company, vient les affronter. Avec le capitaine d'un autre bateau, il a conclu que « ce serait un grand service à rendre à l'East India Company que de détruire un tel nid de gredins » puisqu'ils perturbent le lucratif commerce de la région. Lorsque les pirates approchent et hissent le Jolly Roger, Macrae ne se rend pas, comme l'auraient fait la plupart des capitaines marchands en une telle situation. Au contraire, le capitaine et son équipage manifestent leur détermination à coups de canon. Ils entament un combat brutal, long de trois heures, qui laisse les ponts des navires couverts de flots de sang et de cadavres. À un moment, les pirates hissent le drapeau rouge, ou « sanglant » comme ils l'appellent, indiquant qu'ils ne feront pas de quartier. Ce sera une lutte à mort[168].

Les pirates ont finalement le dessus. Saignant abondamment en raison d'une blessure à la tête provoquée par une balle de mousquet, Macrae réussit malgré tout à réunir les survivants dans un long bateau, et à ramer jusqu'à la terre ferme et King's Town. Mais il n'a pas encore échappé aux pirates qui mouillent au large et font savoir qu'ils offriront une prime de dix mille couronnes à quiconque le livrera. La coutume veut qu'ils torturent et tuent ceux qui osent leur résister, afin de donner une leçon de terreur, surtout si le sang de leurs camarades a coulé. Lorsque Macrae est finalement emmené à bord du bateau d'England, il comprend qu'il va à la mort.

Le drame se déroule sur le gaillard[169] d'arrière. Un pirate arrivant des ponts inférieurs apparaît, « un gars doté d'une terrible paire de favoris et d'une jambe de bois ». Bardé de pistolets, il avance à pas saccadés,

balançant sa jambe de bois, jurant et soufflant fort et demande, « d'une satanée façon », qui est le capitaine « Mackra ». La simple vue de l'homme effraye le capitaine jusqu'à lui faire perdre ses esprits : il est certain que « ce gars sera son bourreau ».

Mais le féroce individu « le prend par la main, et jure qu'il est diablement content de le revoir ». Ce pirate très spécial a précédemment navigué avec lui. Il annonce à l'équipage réuni que Macrae est « un gars honnête ». Pour faire bonne mesure, il ajoute, avec sans doute quelques jurons bien salés : « Montrez-moi l'homme qui veut faire du mal au capitaine "Mackra", parce que je vais rester à ses côtés[170]. » Il emploie ainsi la formule la plus puissante pour exprimer la solidarité des navigateurs – rester aux côtés de quelqu'un – et il en assume l'aspect belliqueux. Quiconque voudrait s'en prendre à Macrae devrait d'abord s'en prendre à lui. Le geste magnanime accorde un peu de répit au capitaine : le sujet sera abordé lors du conseil commun. Macrae n'a aucune illusion. Il écrira plus tard : « Plusieurs d'entre eux, dont leur chef, me connaissaient, certains avaient navigué avec moi, ce que je considérais comme une grande chance. Parce que sans leur promesse *[de sécurité personnelle]*, ils m'auraient déjà taillé en pièces, voire pour certains réduits en lambeaux. »

Les pirates tiennent ensuite « une consultation ». Le marin aux rouflaquettes et à la jambe de bois y participe. Ils concluent : « Considérant le comportement courtois du capitaine Macrae » – ils admirent son courage – « et le bon caractère dont il a fait preuve envers ses hommes » – c'est « un gars honnête » –, ils le laisseront vivre et lui octroient « un bateau en remplacement du sien », qui a été sévèrement endommagé lors de la bataille. La vie sauve et le navire accepté, Macrae s'éloigne, sa détermination intacte, afin d'obtenir des renforts. Il revient rapidement engager une autre bataille avec les pirates. Ils en furent certainement étonnés, et leur incrédulité dut se transformer en colère. Les actions de Macrae représentent pour eux un abus de « politesse ». Désormais, jamais plus ils ne laisseraient la vie sauve à un capitaine marchand[171].

Les péripéties de Macrae amènent deux questions. Pourquoi les pirates se demandent-ils si le capitaine d'un autre bateau est « un gars honnête » ? Et quelle importance a pour eux « le bon caractère dont il a fait preuve envers ses hommes » ? Ayant étudié les origines et l'auto-organisation des pirates, passons maintenant à leurs relations sociétales. C'est un thème

important, parce qu'ils ont construit leur propre ordre social en opposition avec celui en vigueur dans le monde qu'ils laissent derrière eux.

Ils éprouvent un mépris particulier pour les capitaines marchands, les officiels du royaume et le système d'autorité. En 1718, lors du jugement de huit pirates à Boston, le capitaine marchand Thomas Checkley raconte sa capture par les pirates. Ils se « prétendent semblables à Robin des bois ». On a ici un élément de la perception que les pirates ont d'eux-mêmes, et de leurs relations aux autres[172].

Robin des bois est une figure légendaire en Angleterre. Ce célèbre bandit social de la fin de la période médiévale, criminel pour les classes dominantes de son époque mais héros pour les plus modestes, « vole les riches pour donner aux pauvres ». L'historien Eric Hobsbawm a décrit le banditisme social comme un « phénomène universel et virtuellement permanent », une « protestation paysanne endémique contre l'oppression et la pauvreté, un cri de vengeance contre les riches et les oppresseurs ». Il aspire à « un monde traditionnel dans lequel les hommes sont traités justement, et non un monde nouveau et parfait ». Hobsbawm appelle ses défenseurs « des révolutionnaires traditionalistes ». Les pirates apparus après la guerre de Succession d'Espagne ne sont pas des paysans, bien sûr, mais ils protestent contre l'oppression et la pauvreté en élaborant un nouveau monde à bord de leurs bateaux. Leur « cri de vengeance » revêt dans ce cadre une importance particulière[173].

Lorsque le gouverneur Alexander Spotswood les décrit comme « de misérables barbares qui peuvent être assez excités pour couper le nez et les oreilles d'un maître, pour le punir d'avoir corrigé ses propres marins » et se présente comme « le principal objet de leur vengeance » parce qu'il a tué Barbe-Noire, il exprime les peurs que les officiels et les capitaines marchands ressentent quant aux forbans et à leur passion pour la vengeance[174]. Les noms mêmes des bateaux pirates provoquent la terreur. Le navire de Barbe-Noire s'appelle *Queen Anne's Revenge* ; celui de Stede Bonnet, le *Revenge* et celui de William Fly, le *Fame's Revenge*.

Leur principale cible est incontestablement le capitaine marchand. Un marin témoigne : « Sous une latitude très éloignée […] un pouvoir illimité, une mauvaise vision des choses, une nature et des principes malsains sont réunis » entre les mains d'un homme sans aucune retenue, qui rend souvent misérable la vie de son équipage[175].

Lors de la capture d'un marchand, les pirates organisent souvent « la distribution de justice », « s'enquérant de la manière dont les commandants se comportent vis-à-vis de leurs hommes. Ceux qui font l'objet de plaintes sont fouettés et battus[176]. » La pratique de l'investigation concernant les méthodes appliquées par le maître à ses hommes est tellement répandue qu'elle est appelée « coutume » par les pirates. L'équipage de Bartholomew Roberts désigne officiellement l'un de ses hommes, George Willson, comme « distributeur de justice ». En 1724, le capitaine marchand Richard Hawkins décrit une autre forme de sanction, une torture connue sous le nom de « sueur » : « Sur l'entre-deux-ponts, ils disposent des bougies autour du mât de misaine. Près de vingt-cinq hommes l'entourent avec des pointes d'épée, des petits couteaux, des compas ou des fourchettes dans chaque main. Le coupable entre dans le cercle. Pendant que le violon joue une gigue joyeuse, il doit courir, durant près de dix minutes, tandis que chaque homme plante ses instruments dans son postérieur[177]. » De nombreux capitaines capturés sont barbarement traités, sommairement exécutés. Le pirate Philip Lyne assouvit sa vengeance jusqu'à sa plus sanglante extrémité, confessant, lorsqu'il est appréhendé en 1726, que « pendant sa période de piraterie, il a tué trente-sept maîtres de vaisseaux[178] ». Par de nombreux aspects, la quête de vengeance est une réponse féroce et amère à l'autorité violente, personnelle et arbitraire imposée par le capitaine marchand.

Le 1er avril 1719, à l'embouchure de la rivière Sierra Leone, le bateau de William Snelgrave est pris par les « rôdeurs » de Thomas Cocklyn, bientôt rejoints par Oliver La Bouche et Howell Davis. Snelgrave passe trente jours au milieu de deux cent quarante pirates. Son récit est l'un des plus pertinents jamais écrits sur leurs pratiques et leurs comportements sociaux[179].

La capture est effectuée par douze pirates qui s'arriment d'abord au solide vaisseau manœuvré par quarante-cinq marins, assez nombreux donc pour opposer une sérieuse résistance. Snelgrave ordonne à son équipage de s'armer, mais celui-ci refuse. Le quartier-maître pirate entend cet ordre, qui le met très en colère. Une fois parvenu à bord sans résistance, le meneur sort un pistolet et s'approche de Snelgrave pour « lui fracasser le crâne avec la crosse ». Quelques-uns des hommes prennent sa défense. Ils crient avec véhémence : « Au nom de Dieu, ne tuez pas notre capitaine, nous n'avons jamais connu meilleur homme. » Le quartier-maître cesse de frapper.

Snelgrave note : « Ma vie était sauve parce qu'aucun de mes hommes ne s'était plaint de moi. J'étais sûr qu'aucun d'entre eux ne l'aurait pu[180]. »

Snelgrave est amené devant Cocklyn, qui lui dit : « Je suis désolé que vous ayez subi les mauvais traitements du quartier-maître, mais ce sont parfois les hasards de la guerre… Si vous dites la vérité et que vos hommes ne se plaignent pas de vous, vous serez traité avec attention. » Howell Davis, qui commande le plus grand bateau pirate, poursuit l'interrogatoire des marins de Snelgrave. Il réprimande les hommes de Cocklyn pour leur brutalité, et selon le récit de Snelgrave, se montre « honteux » de la façon dont il a été traité : « Ils devraient se rappeler que leurs raisons de devenir pirate étaient de se venger des marchands crapuleux et des cruels commandants de bateaux[181]. »

En réalité, le caractère de Snelgrave est tellement respectable que les pirates proposent de lui laisser un navire capturé, avec toute sa cargaison, et de vendre les biens à son bénéfice. Ils capturent un bateau portugais rempli d'esclaves, les vendent, et lui donnent les profits amassés afin qu'il puisse « retourner avec une forte somme d'argent à Londres, et narguer les marchands[182]. » Les pirates souhaitent montrer que la chance sourit aux bons capitaines. Craignant d'être accusé de complicité, Snelgrave hésite à accepter la proposition. Davis intercède rapidement en sa faveur, en affirmant : « Chacun va au diable comme il l'entend. » Le refus sera accepté avec bienveillance. Snelgrave déclare : « La marée ayant changé de sens, ils furent aussi aimables avec moi qu'ils avaient d'abord été sévères[183]. » Plus tard, Snelgrave écrira au marchand Humphrey Morice : « Ils prétendent qu'une des raisons de leurs vilenies est de rendre justice aux marins. » Il rapporte un autre témoignage pour étayer son propos. Une goélette décrépite appartenant à la Royal African Company est capturée. Simon Jones, un des membres de l'équipage de Snelgrave qui a rejoint Cocklyn, envoie ses compagnons pour brûler le bateau. Les pirates s'apprêtent à y mettre le feu lorsqu'un d'entre eux, James Stubbs, proteste qu'une telle action ne pourra que « servir les intérêts de la compagnie » parce que le bateau ne vaut pas grand-chose. Il souligne également que « les pauvres gens qui maintenant lui appartiennent, et ont fait un si long voyage, perdront leurs salaires, qui sont, j'en suis sûr, trois fois supérieur à la valeur du vaisseau ». Les pirates approuvent et rendent le bateau à l'équipage, qui rentre en Angleterre sain et sauf. Le capitaine Snelgrave retourne également en Angleterre peu après cet incident, mais onze de ses marins restent parmi

les pirates. L'expérience de Snelgrave révèle la façon dont les pirates interviennent contre les brutalités ordinaires qui marquent les relations sociales dans les transports marchands. Qu'ils choisissent parfois de mettre en pratique leur propre brutalité montre à quel point ils ne peuvent échapper au système dont ils font partie[184]. Snelgrave semble avoir été un capitaine exceptionnel. Le capitaine Skinner vécut quant à lui une expérience radicalement différente. Ce marchand d'esclaves a été capturé, lui aussi, sur la côte de la Sierra Leone suite à une poursuite menée par Edward England et Oliver La Bouche, qui plus tard captureront Macrae. S'étant vu intimer l'ordre de venir au flanc de l'un des bateaux pirates, Skinner obtempère et livre son vaisseau, le *Cadogan*, un snow de Bristol. La première personne qui lance un « regard vers lui s'avère être son ancien maître d'équipage », qui a fui pour échapper à ses mauvais traitements, notamment la prison flottante. Le maître d'équipage déclare : « Ah, capitaine Skinner ! C'est vous ? Le seul homme que j'espérais rencontrer. Je vous suis extrêmement redevable et je vais maintenant vous rendre la monnaie de votre pièce[185]. » Il appelle immédiatement ses collègues, immobilise le capitaine et l'attache solidement au mât. Ses anciens matelots commencent à le dépouiller avec « des bouteilles de verre qui le coupent d'atroce manière ». Puis ils « le fouettent sur le pont, jusqu'à ce qu'ils soient épuisés ». Pendant tout ce temps, ils restent sourds à ses prières et ses suppliques. À la fin, ils annoncent avec des sarcasmes que « parce qu'il a été un bon maître pour ses hommes », il doit avoir une mort facile et lui tirent une balle dans la tête. Sinistre moment de vérité pour ce capitaine qui s'est bâti une réputation bien différente de celle de Snelgrave…

De nombreux pirates utilisent la capture pour régler de vieux comptes. Selon l'historien Stanley Richards, le capitaine Thomas Tarlton, qui se livre au commerce des esclaves, « est frappé sans merci par Bartholomew Roberts lui-même, qui déteste les méthodes dictatoriales et les brutalités des capitaines marchands ». Roberts les connaît bien, il a travaillé sous leurs ordres. Lorsque l'équipage de Charles Vane capture le capitaine marchand Alex Gilmore en 1718, Robert Hudson, qui a navigué avec Gilmore, le menace : « Que ton sang soit maudit, je vais te tuer pour m'avoir envoyé sur la grande vergue pendant une tempête. » À cette occasion, Vane protégera le capitaine de la fureur de son ancien marin. Autre exemple : en janvier 1722, lorsque les pirates s'approchent du *King Salomon* de Joseph Traherne, appartenant à la Royal African Company, le maître d'équipage William

Phillips refuse de combattre. Une fois les pirates à bord, Phillips profite de l'occasion pour se plaindre. Il use « d'un langage agressif envers les officiers parce que son capitaine l'a une fois menacé de lui couper les oreilles pour avoir sectionné un cordage sans son ordre ». Il rejoint plus tard les pirates tandis que Traherne survit et témoignera contre eux[186].

Une fois que les pirates ont déterminé le « caractère » du capitaine capturé, ils décident de ce qu'ils doivent faire de son bateau. Une mauvaise réputation conduit à la destruction du navire en le brûlant ou le coulant. Lorsque le capitaine Thomas Grant est capturé sur les côtes de l'Afrique en juillet 1719, il doit subir la violence de Walter Kennedy, qui lui assène un coup de poing en pleine bouche à cause d'une précédente offense, et presse ses camarades de le tuer. Ils lui sauvent la vie, mais coulent son bateau pour calmer Kennedy. Une situation similaire se reproduit lorsqu'Edward England et son équipage capturent un certain capitaine Creed et découvrent que John, le frère d'England, a auparavant été maltraité par l'homme qui est maintenant prisonnier. Ces délibérations peuvent également fonctionner dans le sens inverse, comme suggéré plus tôt dans le récit de Snelgrave, et de nouveau, dans le cas de l'*Elizabeth*, capturé par Roberts et son équipage en janvier 1722. Quelques-uns des pirates empêchent le pillage de la cargaison et suggèrent que le bateau soit « rendu au deuxième second », le capitaine et le premier second étant morts. Ils proposent ceci « en raison du caractère généreux dont le propriétaire a fait preuve, en se comportant bien avec les pauvres marins ». Le destin d'un bateau et de sa cargaison dépend souvent des investigations menées par les pirates quant aux « caractères » du capitaine du navire et de son propriétaire[187].

La distribution de justice peut occasionner des débats. En 1723, alors que le procès a commencé à bord d'un vaisseau capturé, le capitaine pirate John Evans intervient et demande à ses marins : « Pourquoi devrions-nous devenir des justiciers, alors que c'est l'argent que nous voulons ? » Il se tourne ensuite vers les marins du bateau capturé et demande : « Est-ce que votre capitaine vous donne suffisamment de victuailles ? » Alors qu'ils répondent par l'affirmative, il ajoute : « Pourquoi, alors ? Il devrait seulement vous donner du travail. » C'est une exception. Evans est un capitaine tyrannique, qui sera par la suite tué par un membre de son équipage. Dans tous les cas, l'argent et la justice ne sont pas des objectifs incompatibles, comme le prouvent de nombreux équipages pirates[188].

Lorsque le capitaine marchand Fowle vient de son plein gré à bord du bateau de Bartholomew Roberts, les pirates disent qu'ils « sont persuadés que c'est un gars honnête qui n'a jamais exploité un marin ». Ils poursuivent : « S'il avait été une crapule, il ne serait jamais venu à bord pour nous rencontrer. » Un des pirates connaît Fowle « et jure à la compagnie que c'est un gars honnête, ce qui doit empêcher qu'on brûle son bateau ». À une autre occasion, un certain capitaine Cain est capturé par des pirates qui « le fouettent de façon barbare, et lui précisent qu'ils le font pour le rendre honnête ». Le capitaine Macrae a la réputation d'être un « gars intègre ». Bien entendu, les pirates se considèrent eux-mêmes comme des « hommes honnêtes », comme le démontre William Fly, face à la potence, en commentant le destin des centaines de pirates qui ont déjà affronté la mort. Pour lui, les autorités ont « déjà pendu de nombreux gars honnêtes ». « Honnêteté », ce terme désigne un traitement juste et décent des marins[189].

Le pirate Howell Davis affirme que les plus « malhonnêtes », les plus vils et cruels des maîtres de marine marchande – Tarlton et Skinner plus que Macrae et Snelgrave – ont fortement contribué au choix de devenir bandit des mers. John Archer, dont la carrière de pirate débute en 1718 lorsqu'il navigue avec Edward Teach, profère une ultime protestation avant son exécution en 1724 : « Je souhaite que les maîtres de vaisseaux n'exploitent pas leurs hommes avec autant de sévérité, ce qui nous expose à de grandes tentations. » Fly, nous l'avons vu au chapitre I, fait un constat encore plus violent. Au pied de la potence pour mutinerie et meurtre en 1726, John Gow insiste sur le fait que « l'inhumanité a produit de telles conséquences ». La punition infligée aux capitaines barbares l'est à hauteur de leurs crimes[190].

Les pirates réservent également des mots bien sentis aux officiels du gouvernement qu'ils considèrent comme leurs ennemis. Alors qu'il prend du bon temps en mangeant et buvant, l'équipage de Charles Vane chante avec entrain : *Damnacon to King George*[191]. Il ajoute, pour faire bonne mesure : « Damné soit le gouverneur », se référant probablement à Woodes Rogers qui a mis un terme à l'existence de leur lieu de rassemblement des Bahamas. Et si jamais leurs divagations ne semblent pas assez claires, ils précisent : « Maudit soit le roi et tous les puissants. » Quelques-uns des pirates exécutés par Rogers, aux Bahamas, en décembre 1718, parlent du roi et du gouvernement d'une façon peu élogieuse. D'autres, comme l'équipage de Stede Bonnet, mettent les nerfs des autorités à rude épreuve en buvant à la santé du « prétendant » James II[192]. Un observateur note : « Ces hommes

sont doublement du côté de l'échafaud, comme traîtres et comme pirates[193]. »

En 1718, lors du procès de Bonnet et de trente-trois membres de son équipage à Charleston, en Caroline du Sud, Richard Allen, procureur général de la Caroline du Sud, affirme au jury : « Les pirates pillent toute l'humanité, que ce soit des membres de leur race ou leurs congénères, sans distinction de nation ou de religion. » Allen a raison quand il affirme que les pirates ne respectent pas la nationalité. Ils attaquent les navires de l'Espagne catholique comme les bateaux britanniques. Mais il a absolument tort lorsqu'il prétend qu'ils ne respectent pas leurs « congénères ». Les pirates ne se pillent pas les uns les autres. Ils font au contraire preuve d'une solidarité constante et d'une loyauté de groupe extrêmement développée. Passons des relations sociales externes de la piraterie à celles qui prévalent à l'intérieur de celle-ci, afin d'étudier la solidarité pour leurs « congénères » et les ethos collectivistes qu'elle exprime[194].

★
★ ★

Les pirates ont un profond sens de la communauté. Ils font constamment preuve de la volonté d'unir leurs forces en mer et dans les ports, même lorsque les équipages sont étrangers les uns aux autres. En avril 1719, Howell Davis et son gang naviguent à bord du *Rover* sur la rivière de Sierra Leone. D'autres pirates, dirigés par le capitaine Thomas Cocklyn, s'y trouvent déjà. Ils se préparent au combat, mais voyant le drapeau noir, ils se détendent immédiatement. Peu après, les équipages « se saluent à coups de canon ». D'autres équipages échangent de tels saluts. Comme Davis et Cocklyn, qui vont unir leurs forces, ils invoquent souvent un code de l'hospitalité non écrit, afin de forger des alliances spontanées[195]. Une telle combinaison transcende les nationalités. La solidarité limite le niveau de discorde entre les différents équipages.

Cette tentation communautaire prend parfois forme à terre, dans les forteresses de Madagascar et de Sierra Leone, par exemple. Les bandits des mers optent occasionnellement pour des styles de vie plus sédentaires dans les régions éloignées des pouvoirs impériaux, sur diverses îles peu peuplées, et ils contribuent en grand nombre à enrichir la communauté de bûcherons de la baie de Campeche, dans le Golfe de Mexico. En 1718, un agent du roi

se plaint d'un « nid de pirates » dans les Bahamas, « qui estime être une communauté, avoir des intérêts communs ». Depuis le temps des boucaniers, les pirates se considèrent comme les « frères de la côte ». Au cours des procès qui ont lieu en 1722, à Cape Coast Castle, Thomas Howard qualifie les pirates de « fraternité ». Entre eux, ils s'appellent parfois « frère pirate. »

Le sens de la fraternité pirate, que Spotswood et d'autres remarquent, n'est jamais aussi puissamment exprimé que lors des menaces et des actes de vengeance. En avril 1717, le bateau pirate *Whydah* est détruit près de Boston. La plupart des membres de l'équipage périssent, les survivants sont emprisonnés. En juillet, Thomas Fox, un capitaine de navire originaire de Boston, est capturé par des pirates qui « l'interrogent pour savoir si quelque chose est fait aux pirates dans les geôles de Boston », promettant « que si les prisonniers souffrent, ils tueront tous les habitants de la Nouvelle-Angleterre qu'ils rencontreront[196]. » Peu de temps après cet incident, les rôdeurs des mers de Teach capturent et brûlent un navire marchand de Boston, ville où des pirates auraient été pendus. Teach déclare alors que tous les bateaux de cette cité subiront le même sort[197]. Autre exemple, le redoutable Charles Vane déclare qu'il « ne fera pas de quartier aux habitants des Bermudes », les châtiera et « coupera leurs mâts au prétexte qu'un certain Thomas Brown a été détenu sur ces îles, car il était suspecté de piraterie ». Brown s'était apparemment préparé à naviguer en tandem avec Vane, jusqu'à ce qu'il en soit empêché par cette capture[198].

Les actes de vengeance peuvent être plus audacieux – et plus effrayants pour les autorités coloniales. En septembre 1720, des pirates dirigés par Bartholomew Roberts « attaquent et détruisent nos vaisseaux, à découvert, en plein jour, sur la route de Basse-Terre *[Saint-Kitts]*. Ils ont l'audace d'insulter Sa Majesté de façon véhémente », et ce afin de venger l'exécution de leurs camarades à Nevis. Roberts fera ensuite parvenir une lettre au gouverneur, lui disant qu'il brûlera la ville *[Sandy Point]* « jusqu'aux oreilles » pour y avoir pendu des pirates[199]. En 1721, Spotswood transmet au Conseil du commerce et des plantations, que Roberts « attend d'être rejoint par un autre bateau, puis viendra rendre visite à la Virginie et venger les pirates qui y ont été exécutés[200] ». La crédibilité de la menace est confirmée par une résolution unanime du Conseil exécutif de Virginie annonçant que « le pays doit se préparer à se défendre ». Des vigies et des

balises sont rapidement fournies. Spotswood rapporte plus tard que « près de soixante canons ont été montés sur diverses et solides batteries[201] ».

En 1723, le capitaine pirate Francis Spriggs souhaite rencontrer un certain capitaine Moore et « le mettre à mort pour avoir causé le décès du pirate Lowther », son « ami et frère ». Peu après, il promet de partir à la recherche du capitaine Solgard, qui a vaincu un bateau pirate commandé par Charles Harris[202]. En janvier 1724, le lieutenant gouverneur des Bermudes, Charles Hope, écrit au Conseil du commerce qu'il a des difficultés à fournir des preuves contre les pirates, car les résidents « craignent que cette exécution ne rende les choses bien pires pour leurs vaisseaux, lorsqu'ils tomberont en leurs mains ». Walter Kennedy, comme nous l'avons vu au chapitre III, mène une attaque dévastatrice contre la forteresse servant au commerce des esclaves, sur l'île des Princes, en Afrique de l'Ouest, après que le gouverneur en place y ait tendu une embuscade à Howell Davis. Les menaces de revanche sont parfois concrétisées[203]. La peur des représailles ne terrifie pas seulement le gouverneur Spotswood qui ne veut pas voyager en mer sans une frégate bien armée, elle conduit certains à se retirer totalement de la navigation. Nicholas Simons, qui a tué trois membres de l'équipage de Shipton en 1725 demande ainsi la protection du gouvernement du Massachusetts, parce qu'il « est maintenant dans la nécessité de quitter cet emploi de marin par peur de ces pirates ». Il se trouve plongé « dans des circonstances pénibles » et contraint de chercher « un nouvel emploi afin de subvenir à ses besoins ». Le capitaine Luke Knott fait face à un semblable dilemme. Après avoir joué un rôle de premier plan en arrêtant et en pendant huit pirates en Virginie en 1720, il envoie une supplique au gouvernement pour demander son soutien, « car il est obligé de quitter la marine marchande, les pirates menaçant de le torturer à mort si jamais il venait à tomber entre leurs mains ». Il renonce à sa carrière maritime. Le Premier ministre de Grande-Bretagne accordera du crédit à cette menace. Robert Walpole interviendra personnellement afin que Knott reçoive deux cent trente livres sterling en raison des services qu'il a rendus à l'État et pour compenser la perte de ses moyens de subsistance[204].

Les pirates revendiquent symboliquement leur unité. Les bandits des mers ont conscience d'appartenir à une communauté ayant une langue exclusive. Philipp Ashton, qui, en 1722-1723, passe six mois parmi les pirates, note que « selon leurs coutumes courantes, les pirates me demandent, et ce dans leur propre dialecte, si je veux signer leur charte[205] ».

De nombreuses sources suggèrent que maudire, jurer et blasphémer constituent les traits caractéristiques de cette façon de s'exprimer, et ce dans des proportions plus importantes que parmi la vaste communauté des marins. Près de la rivière de Sierra Leone, un agent britannique appelé Plunkett prétend d'abord coopérer avec les pirates de Bartholomew Roberts, mais les attaque. Plunkett est capturé, et Roberts, « dès qu'il l'aperçoit, l'insulte comme un diable, pour son insolence d'Irlandais, d'avoir osé lui résister. Le vieux Plunkett, considérant qu'il se trouve en mauvaise compagnie, commence à répondre aux insultes en jurant et en maudissant aussi rapidement, ou plus vite même que Roberts. Cela fait rire le reste des pirates à gorge déployée, ils veulent que Roberts s'asseye et se tienne en paix, parce qu'il n'a pas le dessus pendant l'échange avec Plunkett. C'est ainsi qu'en proférant moult insultes et malédictions, le vieux Plunkett aura sauvé sa vie ».

Les pirates qui accompagnent George Lowther s'engagent visiblement dans de semblables discussions. Pendant les fêtes de Noël, ils jouent au même jeu, « essayant d'être celui qui surpassera l'autre à force de nouveaux jurons et exécrations ». Il n'est pas surprenant que Cotton Mather soit choqué par le langage employé par William Fly, mais ce n'est certainement pas le cas du capitaine Snelgrave, qui a passé sa vie entouré de marins au langage ordurier, et qui ne sera pas impressionné par les discours des flibustiers comme Thomas Cocklyn. Il semble que la connexion symbolique parmi les pirates se soit étendue au domaine du langage.

Le symbole le plus connu de la piraterie, le Jolly Roger, illustre également le puissant sentiment de communauté. Le drapeau est largement utilisé : au moins vingt-cinq mille hommes, probablement davantage, ont navigué sous ses couleurs. Une telle unanimité est la preuve d'une identification de groupe. Le drapeau varie de navire en navire, mais ils sont presque tous noirs, ornés de figures symboliques blanches, parfois un simple crâne humain, ou une tête de mort, mais plus souvent un squelette entier. Les autres éléments récurrents sont l'arme – coutelas, sabre ou flèche – et le sablier. Le but principal du drapeau est de terrifier les proies, mais la triade de ses symboles – la mort, la violence et le temps compté – traduit en même temps les aspects les plus évocateurs de l'expérience des marins. Les navigateurs qui deviennent pirates ont échappé à des situations

de travail mortifères pour aller vers un monde offrant plus de liberté et d'espoir, symbolisé par le Jolly Roger. Sous les sombres couleurs du « roi de la mort », ils résistent aux capitaines, aux marchands et aux officiels qui agitent les bannières de l'autorité[206].

Les pirates considèrent certains groupes sociaux comme leurs ennemis, mais ils reçoivent également soutien et assistance matérielle de la part de personnes situées à tous les échelons de la société. La piraterie a longtemps servi de bras armé à l'État anglais dans sa guerre contre l'Espagne, au Nouveau Monde. Quelques-uns des raids les plus spectaculaires opérés par les boucaniers au cours du XVII^{e} siècle ont été organisés avec l'assistance du gouvernement colonial de Jamaïque. Les bandits des mers ont eu une fonction économique vitale, injectant, par exemple, de l'or et de l'argent dans des zones misérables. Les officiers coloniaux ont été longtemps complices de telles opérations. Dans les lettres qu'il envoie à Londres en 1723 et 1724, le gouverneur des Bermudes, John Hope, explique que la piraterie est aussi courante dans les colonies que la contrebande l'est en Grande-Bretagne. Lorsqu'il engage une discussion avec un « honnête homme » sur la manière de cesser de commercer avec les pirates, il lui est répondu : « Sire, vous avez beaucoup de travail en perspective si vous voulez changer cela, tous font des affaires avec les pirates. » Hope ajoutera plus tard : « Les gouverneurs ont gagné des fortunes avec eux. » C'est également vrai en Jamaïque, à New York, en Caroline du Nord et dans d'autres lieux, bien que de telles attitudes parmi les officiels changent avec la grande réorganisation de l'empire dans les années 1670, puis avec l'application rigoureuse de la loi contre la piraterie au cours des années 1690[207].

Malgré tout, de nombreuses personnes, certaines issues des couches les plus riches de la société, continuent à coopérer avec les pirates. Pour Spotswood, « les gens sont facilement portés à aider ces pestes de l'humanité lorsqu'ils ont espoir de partager leur fortune mal acquise ». En 1718, Spotswood fait preuve de la plus grande discrétion en montant une expédition contre Edward Teach et son gang, « pour la raison que nous avons ici de nombreux soutiens des pirates ». Les pirates eux-mêmes expliquent, en 1718, que sans les marchands de Rhode Island, de New York et de Pennsylvanie, qui leur vendent les munitions et les provisions, « ils ne pourraient pas devenir aussi redoutables, ni atteindre une telle importance[208] ».

Une grande partie du soutien se fait sous forme de renseignements – plus particulièrement des informations concernant les allées et venues des navires marchands et le déploiement des vaisseaux de guerre. Un officiel de Saint-Kitts écrit : « Roberts et son équipage ont une telle connaissance de cette île que j'en suis étonné. » Le gouverneur Hope fait allusion à la même pratique lorsqu'il écrit à ses supérieurs : « Je suis au regret de devoir le dire, mais les gens des Bermudes ne considèrent pas ces monstres avec dégoût. Et je trouve que lorsque nous tombons entre les mains de ces misérables, ils ne nous traitent pas aussi brutalement que d'autres que nous pourrions rencontrer. » L'amiral Edward Vernon se plaint que les pirates reçoivent « des informations quotidiennes » de la part de leurs complices en Jamaïque, ce qui rend leur capture impossible. Les renseignements sont fournis par les petits marchands et capitaines de bateau qui recèlent le butin. Certains utilisent les informations comme monnaie d'échange. Dans l'espoir que les pirates les traiteront mieux, s'ils sont eux-mêmes capturés[209].

Au sein de la population, « l'espèce la plus pauvre » des ports soutient les pirates. Selon l'historien Shirley Carter Hughson, Charleston est agitée par des tensions au cours d'une période qui se prolonge jusqu'au procès de Bonnet, en 1718. « Il y a eu des émeutes de nuit, des menaces d'incendier la ville et l'intimidation des officiers de la loi. Le gouvernement est presque impuissant à préserver la sécurité des citoyens de la province. » La solidarité s'avère bien utile lorsque Bonnet et d'autres hommes s'évadent de prison. À Port Royal, en Jamaïque, à Providence, aux Bahamas, la foule manifeste en faveur des pirates, montrant par là que c'est la loi qui crée les criminels. Les pirates, selon Barnaby Slush, sont considérés comme « des princes » par les marins ordinaires. Ils conserveront cette image longtemps après que les classes possédantes se soient retournées contre eux, dès lors que leur coopération aura été criminalisée par la peine de mort, en 1721[210].

Les pirates considèrent leur groupe à la lumière d'un ethos collectiviste qui s'est forgé au cours de leur lutte pour la survie, d'abord comme marins puis comme hors-la-loi. Ils ont de bonnes raisons d'agir. Ils les expriment clairement, constamment, avec confiance et même, à l'occasion, avec le sentiment de leur propre légitimité. Par leurs règles sociales, leur organisation égalitaire, et leurs notions de revanche et de justice, ils essaient d'établir un monde dans lequel les gens « sont tout simplement traités justement ». En montant sur l'échafaud « sans une larme », en se qualifiant d'« honnêtes hommes » et de « gentilshommes », en parlant fièrement, de

leur « conscience » et de leur « honneur », les pirates brandissent leurs certitudes[211].

Bartholomew Roberts exprime cette conception ambitieuse de soi-même, le tout habité par l'esprit de revanche, dans l'un des très rares documents en notre possession, écrit de la propre main d'un pirate. Roberts demande à rencontrer le lieutenant-général William Matthew, probablement afin de discuter des pendaisons récentes – « coutume barbare » – de deux pirates à Nevis. Matthew ne venant pas, Roberts et son équipage naviguent en direction de Basse-Terre, à Saint-Kitts, et incendient plusieurs navires. Roberts envoie ensuite une lettre à Matthew. Il le tance pour son impolitesse et sa couardise : « Je tiens personnellement à vous dire que si vous étiez venu comme vous le deviez, pour me rencontrer et boire un verre de vin avec mes hommes, je n'aurais pas abîmé le moindre bateau dans votre port. » Roberts avait apparemment planifié de venir à terre : « Ce ne sont pas les coups de canon que vous avez tirés sur moi qui m'ont effrayé ou empêché de venir à terre, mais le vent défavorable qui nous a retenus en mer […]. Vous pouvez être assuré que, comme vengeance, vous n'aurez rien à espérer d'autre de notre part, maintenant ou plus tard, que ce qui est le propre d'un pirate, éminent gentilhomme. » Pour faire bonne mesure, il ajoute : « Ce pauvre gars que vous détenez en prison à Sandy Point est totalement ignorant, ce qu'il possède lui a été donné. Alors je vous prie et vous suggère de prendre conscience de cela, et de le traiter comme un homme honnête, et pas comme un C*[riminel]*. Si nous entendons dire qu'il en a été autrement, vous pouvez vous attendre à ce que nous ne fassions de quartier dans vos îles. » La lettre est signée : « Vôtre, Bathll. Roberts[212]. »

Lorsqu'en 1720, les classes dominantes concluent que « rien sinon la force ne pourra en venir à bout », de nombreux pirates répondent en intensifiant leur engagement. C'est au cours de cette période que le mode de vie des brigands des mers, avec toutes ses libertés, son confort et sa supériorité morale supposée, commence à prendre le dessus sur toutes les autres motivations. En 1724, l'équipage d'Edward Low jure, en lançant les imprécations les plus sérieuses, que « si jamais ils se trouvent vaincus, ils couleront immédiatement leur bateau plutôt que de souffrir d'être pendus comme des chiens ». Ces bandits ne veulent pas « faire au Jolly Roger

l'insulte d'être sabré ». Leur attitude, préférer la mort au déshonneur, est un exemple de plus de la fière conception qu'ils ont d'eux-mêmes.

168 Les trois premiers paragraphes doivent beaucoup à l'*Histoire générale* du capitaine Johnson, en particulier la « lettre du capitaine Mackra à Bombay » datée du 16 novembre 1720. L'ouvrage de Clement DOWNING, *A Compendious History of the Indian Wars* (1737), est une autre source importante.

169 Gaillard d'avant : partie surélevée à l'avant d'un navire. Il est réservé à l'équipage et aux manœuvres du beaupré, tandis que le gaillard d'arrière est réservé aux officiers. [NDT.]

170 « *I'll stand by him.* »

171 Macrae est revenu à Londres en 1722 et a été immédiatement récompensé pour son courage. Il a été envoyé aux Indes où il est devenu gouverneur de Madras.

172 Témoignage de Thomas Checkley (1717) in *Privateering and Piracy in the Colonial Period : Illustrative Documents*, ed John Franklin Jameson (Macmillan, New York 1923).

173 HOBSBAWM (E. J), *Primitive Rebels : Studies in Archaic Forms of Social Movement in the 19th and 20th Centuries* (Praeger, New York, 1959), p. 5, 17, 18, 27, 28. Voir aussi *Bandits* (Delacorte, New York, p. 24-29). Réédité en français sous le titre *Les Bandits*, (Zones, 2008).

174 Lettre d'Alexander Spotswood au Bureau du commerce, 16 juin 1724, CO 5/1319.

175 BETAGH (William), *A Voyage round the World*, Londres, 1728, p. 41.

176 *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa*, HCA 1/99, f.101.

177 BETAGH, *op. cit.*, p. 26.

178 *Boston Gazette*, 24 octobre 1720. RANKIN, *Golden Age*, p. 35, 135, 148. WATSON John F., *Annals of Philadelphia and Pennsylvania* (1844).

179 SNELGRAVE, *New Account, op. cit.* Il s'agit d'un remarquable texte écrit par un homme intelligent et habitué à la vie en mer. Ce livre adressé aux marchands londoniens concerne principalement la traite des Noirs.

180 *Ibid*, p. 202-208.

181 *Ibid*, p. 212, 225.

182 *Ibid*, p. 241.

183 *Ibid*, p. 241,242,243.

184 Lettre de William Snelgrave à Humphrey Morice, 1er août 1719.

185 *History of Pyrates*, p. 114-115.

186 Ibid

187 RICHARDS (Stanley), *Black Bart*, p. 77.

188 Renseignements sur Thomas Grant (1721), HCA 1/54, f. 120 ; HCA 1/30.

189 *History of Pyrates*, p. 338.

190 *Ibid*,*p.* 351.

191 « Damné soit le roi George. »

192 James II of England (Jacques II d'Angleterre, 1633-1701) : dernier roi de la dynastie Stuart (1685-1688). Souverain catholique et autoritaire, s'inspirant de l'absolutisme français, il est démis par le peuple lors de la « Glorieuse Révolution » de 1688. Chassé par le nouveau roi Guillaume d'Orange en 1689, Jacques II débarque en Irlande en 1690, aidé par Louis XIV. Battu à la bataille de La Boyne, il s'exile à Saint-Germain-en-Laye, où le « prétendant » Jacques II entretient une cour fantoche jusqu'à sa mort. [NDE.]

193 Déposition de Samuel Cooper, marin des Bermudes, (1718). *CSPC*, item 551 1, volume XXX (1717-1718), p. 263. Déposition d'Edward North (1718), CO37/10, f.37. *History of Pyrates*, p. 647.

194 *Tryals of Bonnet*, p. 8. Déposition d'Edward North.

195 SNELGRAVE, *New Account*, p. 199. *History of pyrates*, p. 138, 174.

196 « Trial of Thomas Davis » (1717) in *Privateering and Piracy,* p. 308. *Boston News-Letter*, 4 novembre 1717.
197 *Tryals of Bonnet,* p. 45.
198 Déposition de Samuel Cooper, marin, le 24 mai 1718, *CSPC,* item 551 I, volume XXX (1717-1718), p. 263. *Tryals of Bonnet,* p. 29, 50. *History of Pyrates,p.* 195.
199 Lettre du gouverneur Hamilton au Conseil du commerce et des plantations, 3 octobre 1720.
200 Lettre d'Alexander Spotswood au Conseil du commerce et des plantations, 31 mai 1721.
201 Réunion du Conseil du 3 mai 1721. Extrait de la déclaration d'Alexander Spotswood au Bureau du commerce, 31 mai 1721.
202 DOW et EDMONS, *op. cit.,* p. 281-282.
203 Lettre de Charles Hope au Conseil du commerce, 14 janvier 1724, CO 37/11, f. 37.
204 JAMESON, *Privateering and Piracy,* p. 346.
205 BARNARD (John), *Ashton's Memorial, op. cit.,* p. 2 et 4.
206 *Political State, op. cit.,* 28 : 152. SNELGRAVH, *Account of the Slave Trade,* p. 236. Les pirates utilisent occasionnellement des drapeaux rouges ou « sanglants ».
207 Lettre du lieutenant gouverneur Hope probablement adressée à lord Carteret, 25 juin 1725, *CSPC,* item 603, volume XXXIII (1722-1723), p. 287. Lettre de John Hope au Conseil du commerce et des plantations, 14 janvier 1724, CO 37/11, f.36.
208 *Letters of Spotswood,* 2:319, 274. *Tryals of Bonnet,* p. 9.
209 Lettre du lieutenant général Mathew au gouverneur Hamilton, 29 septembre 1720, CO 152/13, f.23.
210 HUGHSON, *Carolina Pirates,* p. 100-101, p. 112. SLUSH (Barnaby), *The Navy Royal, or a Sea Cook Turn'd Projector* (Londres, 1709).
211 *History of Pyrates,* p. 28, 43, 159, 244, 285, 628, 656, 660.
212 Lettre du pirate Bartholomew Roberts au lieutenant général Mathew, *Royal Fortune,* 27 septembre 1720, *CSPC,* item 251 V, volume 32 (1720-1721), p. 169.

THIERRY GUITARD 08

CHAPITRE VI

« LES FEMMES PIRATES : ANNE BONNY ET MARY READ »

Fin 1720 et début 1721, les notables jamaïquains se rassemblent au tribunal de l'amirauté, à Saint-Jacques de La Vega, pour une série de procès spectaculaires. Le gouverneur Nicholas Lawes, les membres de son conseil exécutif, le juge suprême du grand tribunal, une horde de responsables mineurs et de capitaines confèrent par leur présence une grande importance à cet événement. Ces mêmes officiels se sont récemment plaints que « les côtes soient infestées de ces chiens de l'enfer qu'on nomme pirates ». Et les côtes de la Jamaïque ne sont pas les seules. Les pirates empoisonnent la vie de la quasi-totalité de la classe dominante coloniale à travers l'Empire britannique et bien au-delà. Mais à Saint-Jacques, les grands hommes viennent pour voir un gang de pirates « balancer aux quatre vents » sous la potence. Ils ne seront pas déçus.

Dix-huit membres de l'équipage de Calico Jack Rackam ont déjà été jugés et condamnés à la pendaison. Les dépouilles de trois d'entre eux, dont Rackam, doivent être suspendues jusqu'à décomposition à Plumb Point, Bush Key et Gun Key, afin de servir d'exemple aux marins qui voudraient suivre leur voie. D'abord compagnons d'aventure, puis de misère, ils sont désormais voués à « dissuader d'autres hommes d'avoir de mauvaises pratiques[213] ». Deux autres pirates sont amenés devant le juge. Il leur est « demandé si l'un d'entre eux a quelque chose à dire afin que la peine de mort ne leur soit pas appliquée de la même façon qu'elle l'a été à tous les autres ». En réponse, ces deux pirates arguent du fait qu'elles sont enceintes pour demander que la peine de mort soit appliquée après la naissance de leurs enfants, mais souhaitent que la sentence soit maintenue. Le tribunal attend un « jury approprié pour étudier leur cas[214] ». Celui-ci constate qu'elles sont bien enceintes et accordent un répit à ces deux « chiennes de l'enfer » particulières dont les noms sont Anne Bonny et Mary Read.

Ce chapitre explore la vie des deux femmes pirates et la façon dont elles ont trouvé une place dans les mondes brutaux et exclusivement masculins de la navigation et de la piraterie. Tout récit des vies d'Anne Bonny et de Mary Read se doit d'être aussi picaresque que ses sujets, qui occupent une place bien particulière dans la mémoire internationale des femmes, de la navigation, de la piraterie, du travail, de la littérature, du drame et de l'art. En définitive, de façon plus importante encore que pour leurs homologues masculins, leur histoire se confond avec celle de la liberté[215].

Les éléments connus de la vie de ces femmes extraordinaires proviennent essentiellement de l'*Histoire générale des plus fameux pyrates.* Le capitaine Johnson sait reconnaître une bonne histoire. Il consacre donc à Bonny et Read de larges portions de son récit. L*'Histoire générale* a connu un grand succès. Immédiatement traduit en néerlandais, français et allemand, le livre est publié à Londres, Dublin, Amsterdam, Paris, Utrecht, de telle façon que les aventures des femmes pirates circulent entre les mains des lecteurs du monde entier. Leur histoire est racontée dans les soutes et sur les ponts des bateaux, sur les docks, mais aussi dans les bars et les bordels des villes de marins de l'Atlantique[216].

Selon Johnson, Mary Read est une enfant illégitime, née dans les faubourgs de Londres. Sa mère l'habille en garçon pour la faire ressembler au fils récemment décédé qu'elle a eu avec son époux, lui-même mort en mer. Elle obtient ainsi l'aide de sa belle-famille. Mary Read apprécie son identité masculine et décide de devenir marin, en s'engageant à bord d'une frégate de guerre. Elle devient ensuite soldat, se distinguant lors de combats dans les Flandres, dans des unités d'infanterie et de cavalerie. Elle tombe amoureuse d'un soldat, l'autorise à découvrir son secret, et l'épouse. Mais il se montre moins vigoureux qu'elle et meurt rapidement. Read reprend de nouveau le métier des armes, servant cette fois-ci aux Pays-Bas. À la fin de la guerre, elle embarque sur un bateau hollandais en route pour les Antilles, mais tombe entre les mains des pirates qu'elle rejoint pour piller, se battre en duel et entamer une autre histoire d'amour. Un jour, son nouvel amoureux se querelle avec un pirate bien plus brutal. Celui-ci le défie d'aller à terre se battre en duel, selon la coutume pirate. Read sauve la situation en provoquant le forban brutal, programmant son propre combat deux heures avant celui qui doit impliquer son amoureux. Elle tue son adversaire. Ses talents de combattante sont impressionnants.

Anne Bonny est également une enfant illégitime. Née en Irlande, elle a aussi été élevée travestie. Son père raconte qu'elle lui a été confiée par un membre de sa famille. Plus tard, il emmène la turbulente jeune fille à Charleston, en Caroline du Sud, où il devient un riche et respecté marchand et planteur. En grandissant, Bonny acquiert un « caractère farouche et courageux ». Une fois, « lorsqu'un jeune homme voulut coucher avec elle sans son consentement, elle le frappa si fort qu'il resta couché pendant un temps considérable ». Toujours rebelle, Anne Bonny renonce bientôt à son père et à sa fortune pour épouser « un jeune gars, qui venait de la mer, et qui ne valait pas plus que du gruau ». Elle s'enfuit avec lui dans les Caraïbes, où elle s'habille avec des vêtements d'homme et se joint à une bande de pirates comprenant Mary Read, et surtout Calico Jack Rackam dont elle s'éprend rapidement.

Leur romance se termine, lorsqu'un jour de 1720, les pirates sont défaits par le vaisseau envoyé pour les capturer. À cette occasion, « aucun des pirates ne reste sur le pont à l'exception de Mary Read, d'Anne Bonny et d'un autre ». Les autres forbans, terrorisés, se réfugient dans la soute. Horripilée et dégoûtée, Read leur tire dessus, « en tuant un, et en blessant d'autres ». Plus tard, au regard implorant de Rackam sur le point d'être pendu, Bonny répondra : « Je suis désolée de le voir ainsi, mais s'il s'était battu comme un homme, il ne serait pas pendu comme un chien. »

★
★ ★

On ne peut pas douter de l'existence de ces deux femmes pirates, car elles sont citées par de nombreuses sources, toutes indépendantes du livre de Johnson. Leurs noms apparaissent pour la première fois dans une proclamation de Woodes Rogers, le 5 septembre 1720. Il demande aux autorités de traiter Rackam et son équipage en tant qu'« ennemis de la Couronne de Grande-Bretagne ». Il nomme les pirates impliqués et note la présence de « deux femmes, appelées Ann Fulford alias Bonny, et Mary Read ». La seconde mention vient d'un pamphlet, *The Tryals of Captain John Rackam and Other Pirates*[217] publié en Jamaïque en 1721. Au même moment, le gouverneur Nicholas Lawe écrit au Conseil du commerce et des plantations qu'« il est prouvé que ces femmes, vieilles filles de l'île de Providence, ont pris une part active dans la piraterie ». Enfin, des articles de

journaux parus dans l'*American Weekly Mercury*, la *Boston Gazette*, et la *Boston News-Letter* évoquent sans les nommer les deux femmes de l'équipage de Rackam.

The Tryals of Captain John Rackam présente des témoignages rapportés lors du procès et confirme des éléments importants de l'*Histoire générale* de Johnson. Il est établi que Bonny et Read sont des femmes féroces, d'authentiques pirates dans tous les sens du terme[218]. L'un des témoins qui dépose contre Bonny et Read est Dorothy Thomas. Elle a été capturée et détenue par Rackam et son équipage. Elle déclare que les femmes « portent des vestes d'homme, des pantalons, des foulards noués sur la tête, et que chacune a une machette et un pistolet dans les mains ». Elles n'hésitent pas à « maudire et insulter les hommes », leurs compagnons pirates, « pour qu'ils tuent les plaignants ». Lors de la capture de Dorothy Thomas, Bonny et Read sont habillées comme des hommes, mais elles ne font pas illusion, « la raison pour laquelle elle a su que c'étaient des femmes est l'importance de leur poitrine[219] ».

John Besnick et Peter Cornelius, également prisonniers de Rackam et de son équipage, témoignent du fait que Bonny et Read « sont très actives à bord et veulent tout faire ». Bonny travaille apparemment comme artificière lors des batailles, elle « donne de la poudre aux hommes[220] ».

Lorsque Rackam et son équipage « voient un vaisseau, le prennent en chasse ou l'attaquent », Bonny et Read portent des vêtements d'homme, mais à d'autres moments, sans confrontation militaire, elles sont habillées en femmes. Thomas Dillon, le maître d'un navire marchand capturé, ajoute qu'elles « sont toutes les deux dévergondées et grossières, qu'elles jurent beaucoup, et sont toujours prêtes à faire quelque chose à bord[221] ».

Malgré l'authenticité générale des récits, de nombreux lecteurs de l'époque ont douté de leur existence. Les femmes ne partent en effet jamais en mer. La navigation est perçue comme un univers exclusivement masculin. De récentes recherches démontrent le contraire. Pour Linda Grant Depauw, les femmes prennent la mer à plus d'un titre, comme passagère, domestique, épouse, prostituée, blanchisseuse, cuisinière, et parfois même – bien que ce soit moins fréquent – comme marin en service à bord de navires militaires, marchands, baleiniers, mercenaires ou pirates[222]. Dianne Dugaw écrit : « L'aspect le plus étonnant concernant les femmes soldats et marins du XVIII^{e} siècle est leur présence fréquente, non seulement dans la fiction, mais également dans l'histoire[223]. » Un auteur britannique anonyme, peut-

être le dramaturge et poète Oliver Goldsmith, écrit en 1762, qu'il y a tellement de femmes dans l'armée britannique qu'elles mériteraient leur propre bataillon, à la manière des guerrières qui combattaient pour le royaume africain du Dahomey.

L'imposture de Bonny et Read leur a permis d'entrer dans le monde toujours rude et parfois brutal du travail maritime. Le travestissement n'est pas si rare parmi les premières femmes de l'époque moderne, contrairement à ce que l'on a cru jusqu'ici. Il s'agit néanmoins, à chaque fois, de défis directs lancés aux pratiques coutumières de la mer, qui interdisent aux femmes de travailler à bord d'un quelconque navire de haute mer. Si les raisons de cette interdiction ne sont toujours pas très claires, le bateau est un espace de travail rigoureusement sexué. La navigation comprend une succession de travaux destinés à « transformer en homme » quiconque s'y engage[224].

Une des raisons pour lesquelles les femmes ne trouvent pas leur place tient peut-être à la vigueur nécessaire au travail maritime aux débuts de l'époque moderne. Utilisant à cette époque peu de machines, le bateau dépend de la force brute pour un grand nombre d'opérations majeures : assurer le chargement et le déchargement de la marchandise, en utilisant des poulies et des courroies, hisser de lourdes voiles en toile, actionner la pompe afin d'évacuer l'eau qui suinte à travers les joints jamais étanches, etc. Ce labeur est tout simplement exténuant, et laisse dans son sillage des corps estropiés, des hernies, une grotesque variété de mutilations, et souvent la mort prématurée.

Une seconde, et plus importante raison justifiant cette ségrégation, est la croyance largement répandue que les femmes, et la sexualité en général, sont contraires au travail et à l'ordre à bord. Arthur N. Gilbert a montré comment, dans la British Royal Navy, la pratique homosexuelle, considérée comme subversive pour la discipline et l'ordre moral, est brutalement punie[225]. Le ministre John Flavel fait le même constat lorsqu'il écrit que la mort du « désir » des marins est un moyen de donner « vie » au commerce marchand. Une telle vision des choses nécessite son acceptation à chaque niveau de la hiérarchie du bateau. De nombreux marins voient les femmes comme des objets de fantaisie et d'adoration, mais aussi comme des sources de malchance ou pire, de conflit, de brèches potentielles dans l'ordre viril et solidaire de la navigation en mer. Les navigateurs du début de l'ère moderne semblent d'accord pour affirmer qu'une certaine forme de

répression sexuelle est nécessaire[226]. Les flibustiers naviguant en Méditerranée au début du XVII^e^ siècle interdisaient les femmes sur les bateaux, leur présence étant « trop distrayante[227] ». Le refus se poursuit au cours du XVIII^e^ siècle. La charte établie par Bartholomew Roberts et son équipage précise qu'aucune femme n'est autorisée à bord. Si une passagère est retenue prisonnière, « ils mettent immédiatement une sentinelle pour la protéger et prévenir les mauvaises conséquences d'un si dangereux instrument de division et de querelle ». L'équipage de John Philipps raisonne de la même façon : « Si à un moment, nous rencontrons une femme sage, celui qui voudra se mêler de ses affaires sans son consentement sera puni de mort immédiate. » Le capitaine William Snelgrave ajoute : « Il y a une règle parmi les pirates, celle de ne pas permettre aux femmes de monter à bord des bateaux quand ils sont au port. S'ils font une prise en mer, et qu'une femme est capturée, personne ne doit la contraindre, sous peine de mort. Cette règle politique est strictement observée[228]. » Black Bart Roberts était moralement plus rigoureux que la plupart des capitaines pirates. Il interdisait les jeux d'argent parmi son équipage afin de réduire les risques de conflit. Il est donc audacieux de prendre son exemple comme caractéristique[229].

Le test le plus probant quant à l'attitude des pirates masculins envers leurs homologues féminins tient au nombre réel de femmes apparaissant sur les bateaux des vagabonds des mers au début du XVIII^e^ siècle. Les preuves en notre possession suggèrent qu'elles sont peu nombreuses. Seules deux autres femmes ont fait face à des accusations de piraterie à cette époque, toutes deux en Virginie. Mary Harley (ou Harvey) et trois hommes sont jugés pour piraterie en 1726. Les trois hommes sont condamnés à mort, mais la femme est libérée. Trois années plus tard, un gang de six pirates comprenant Mary Crickett (ou Crichett) est envoyé à l'échafaud. On ne sait pas si Harley ou Crickett se sont déguisées pour devenir pirates ni si elles ont suivi cette voie après avoir entendu les aventures d'Anne Bonny et Mary Read. Leur existence a été révélée parce que leurs vaisseaux ont été capturés. Bien que le bateau pirate offre peut-être plus d'espace aux femmes que le navire marchand ou le vaisseau de guerre, cette présence reste faible. Et dans tous les cas, elle n'existe que parce qu'une action radicale de la part de ces femmes l'a d'abord rendue possible.

Bonny et Read ont été capables d'entreprendre de tels faits parce que leur expérience de classe et leurs qualités personnelles leur ont permis de s'approprier et de perpétuer une tradition solidement enracinée dans la culture des bas-fonds, celle du travestissement des femmes en hommes. Cette tradition était particulièrement forte en Angleterre, aux Pays-Bas et en Allemagne. Comme d'autres femmes travesties, Bonny et Read sont jeunes, célibataires, d'origine modeste et de naissance illégitime. Elles illustrent parfaitement ce que les historiens Rudolf M. Dekker et Lotte C. Van de Pol ont identifié comme les raisons principales du travestissement féminin : la nécessité économique (Mary Read), l'amour et l'aventure (Anne Bonny)[230].

Bonny a peut-être été attirée par l'océan et la piraterie en particulier, en raison des contes populaires de son Irlande natale, notamment celui qui évoque Grace O'Malley, une féroce reine pirate maraudant le long de la côte ouest de l'île d'Emeraude, à la fin du XVI^{e} siècle. O'Malley portait sur son visage de profondes cicatrices laissées par les serres d'un aigle. Elle était célèbre sur toutes les côtes irlandaises, notamment à Cork où Anne Bonny naquit.

Bonny et Read appartiennent à une tradition plus vaste, celle des femmes célèbres, comme Christian Davis, qui, habillée en homme, quitta Dublin vers le continent européen à la recherche de son mari engagé de force. Celle-ci survécut à de nombreuses batailles, fut capturée par les Français et retourna en Angleterre pour y recevoir les honneurs militaires des mains de la reine Anne[231]. Autre exemple, celui d'Ann Mills. Elle partit en mer au poste de marin ordinaire sur la frégate *Maidstone,* durant la guerre de succession d'Autriche, vers 1740. Elle se distingua dans un combat au corps à corps contre « un ennemi français » dont elle « coupa la tête, en guise de trophée[232] ». Enfin, le marin travesti le plus célèbre du XVIII^{e} siècle est probablement Hannah Snell. Elle prit la mer en 1745 à la recherche de son mari navigateur, qui l'avait abandonnée durant sa grossesse. Des récits de sa vie apparaissent dans *Gentlemen's Magazine*, *Scots Magazine*, et dans des livres rédigés en anglais et en néerlandais[233].

★
★ ★

Christian Davies, Ann Mills et Hannah Snell ont été célébrées par des ballades populaires. On chante la gloire des « femmes guerrières » dans les

kermesses, sur les embarcadères, au coin des rues, et au cœur des foules immenses rassemblées lors des pendaisons[234]. Bonny et Read atteignent l'âge adulte à une époque où les chansons consacrées aux guerrières sont au sommet de leur popularité[235]. Dianne Dugaw a souligné que ces ballades témoignent « d'une lecture étonnamment précise de l'expérience de la classe inférieure féminine ». Celles-ci valorisent effectivement la force physique, la résistance, l'indépendance, le courage, et la capacité à survivre par ses propres moyens. Bonny et Read ne représentent pas la féminité populaire typique, mais son aspect le plus puissant[236]. Alors qu'elle est adolescente, Read est déjà « intrépide et forte ». Bonny est décrite comme « robuste » et « d'un tempérament féroce et courageux ». Dans « les moments d'action, personne parmi les pirates n'est plus résolu à se lancer à l'abordage ». Cela tient au fait qu'elles ont déjà enduré toutes sortes de dangers. En tant qu'enfants illégitimes, elles font face, tôt dans la vie, à des situations déstabilisantes et précaires. L'art de survivre au cœur du rude univers prolétaire nécessite une capacité d'autodéfense que Bonny comme Read ont tôt acquise. L'expérience de Read dans l'infanterie et la cavalerie l'a transformée en redoutable duelliste. L'entraînement de Bonny n'a pas été aussi formel, mais néanmoins efficace, comme le découvrit à ses dépens, rapidement et douloureusement, celui qui tenta de la violer[237].

Bonny et Read adoptent le style culturel du pirate avec enthousiasme. Elles maudissent et jurent comme tout bon marin. Elles sont armées jusqu'aux dents et portent leurs pistolets et leurs machettes à la manière des hommes bien entraînés au combat. Elles revendiquent la loi non écrite du courage. Calico Jack Rackam gagne en notoriété dans le monde pirate lorsque son capitaine Charles Vane refuse d'engager le combat avec une frégate française, ce qui lui vaut d'être immédiatement accusé de couardise, puis démis par un vote démocratique de défiance. Rackam, alors quartier-maître, est promu capitaine. Parmi les marins, et plus particulièrement les pirates, le courage est l'un des principaux modes de survie, et la couardise, une invitation au désastre, ou finalement, à la mort[238].

Le courage est traditionnellement perçu comme une valeur masculine, mais Read et Bonny prouvent le contraire. Lorsqu'un prisonnier l'interroge à propos de la perspective d'une mort atroce sur l'échafaud, Mary Read insiste avec malice sur le fait que des « hommes de courage », comme elle, ne la craignent pas. Elle met en accusation les scélérats qui se trouvent à terre et utilisent la loi comme instrument d'oppression. Ce faisant, elle

évoque indirectement les relations de propriété, les enclosures, qui se mettent en place dans son Angleterre natale. Read considère le courage comme une ressource, une aptitude qui offre aux pauvres un peu de protection dans un marché du travail immoral. La même idée est exprimée plus clairement par le chef pirate Charles Bellamy, qui sermonne un capitaine de cette façon : « Maudit sois-tu, tu n'es qu'un lâche, comme le sont tous ceux qui acceptent d'être gouvernés par les lois que des hommes riches ont rédigées afin d'assurer leur propre sécurité […]. Ils nous font passer pour des bandits, ces scélérats, alors qu'il n'y a qu'une différence entre eux et nous, ils volent les pauvres sous couvert de la loi tandis que nous pillons les riches sous la protection de notre seul courage. » Le courage est ainsi conçu comme l'antithèse de la loi. Le dédain absolu pour l'autorité de l'État est évident chez Bonny et Read, leurs situations maritale et familiale le démontrent. Les deux femmes se sont engagées dans ce que John Gillis a appelé la « pratique prolétaire de se marier et de divorcer soi-même ». Read a épousé librement son mari. Bonny, qui se voit offrir des perspectives de vie aisée, y renonce rapidement, épouse un marin pauvre, et s'embarque vers un lieu connu pour être « un réceptacle et un abri pour les pirates et les vauriens ». La pratique du mariage destinée à préserver la propriété des classes moyennes et supérieures ne l'intéresse pas. Pour mettre fin à son mariage avec James Bonny, Anne essaie d'arranger une forme populaire de divorce connue sous le nom de « vente d'épouse ». Rackam doit donner à son mari « une somme d'argent en échange de laquelle il devra renoncer à elle par un écrit en bonne et due forme ». Anne demande à quelques personnes d'être ses témoins. Lorsque le gouverneur Woodes Rogers refuse de reconnaître la validité de cette coutume, menaçant de fouetter et d'emprisonner Bonny pour un « tel comportement dissolu », Rackam et elle, « comprenant qu'ils ne pourraient, par des moyens légaux, apprécier la compagnie l'un de l'autre, résolurent de s'enfuir et de jouir ensemble de la vie au mépris du monde entier ».

En choisissant la vie de pirate, qui est une pratique de classe et de liberté, Bonny et Read défient l'autorité. Elles prennent part à la courageuse expérience d'une vie hors d'atteinte des pouvoirs traditionnels de la famille, de l'État et du capital. Elles ajoutent ensemble une dimension à l'appel subversif de la piraterie, en s'appropriant ce qui est considéré comme une liberté masculine. Ce faisant, elles ne sont pas seulement tolérées par leurs compatriotes masculins, elles exercent un *leadership* considérable à bord de

leur navire. Bien que n'étant pas formellement élues aux postes de commande par leurs compagnons, elles montrent l'exemple, en se battant en duel, en restant sur le pont lors des combats, et en faisant partie du groupe désigné pour récupérer le butin, droit toujours réservé aux membres les plus courageux et respectés de l'équipage. Elles prouvent ainsi qu'une femme peut trouver la liberté sous les couleurs du Jolly Roger[239].

★
★ ★

Anne Bonny et Mary Read laissent-elles, en fin de compte, une trace en ce monde ?

Que reste-t-il de leurs aventures ?

Selon Dianne Dugaw, les ballades populaires évoquant les femmes combattantes ont été largement étouffées, au début du XIX^e^ siècle, par la nouvelle vision bourgeoise de la féminité. Les guerrières apparaissent sous des traits comiques, grotesques et absurdes, il leur manque la délicatesse, l'inhibition et la fragilité. Mais les faits sont têtus. Même si Bonny et Read n'ont pas changé les termes dans lesquels le débat sociétal de genre a pris place ; même si elles n'ont apparemment pas considéré leurs propres exploits comme des revendications féministes, la réalité de leur vie et leur popularité démontrent un point de vue subversif pour leur époque. Elles représentent « un symbole puissant de féminité non conventionnelle ».

La reprise fréquente de leurs aventures dans la littérature romantique des XVIII^e^, XIX^e^ et XX^e^ siècles a sans aucun doute captivé l'imagination de nombreux jeunes gens qui se sentent emprisonnés dans l'idéologie bourgeoise de la féminité et de la domesticité[240]. Julia Wheelwright a montré que les féministes du XIX^e^ siècle prennent les exemples des femmes soldats et des femmes marins « pour s'opposer aux notions couramment répandues de faiblesse physique et mentale innée des femmes ». Bonny et Read, comme de nombreuses autres, offrent un démenti cinglant aux théories sur l'incapacité des femmes[241]. Elles ont éveillé l'imagination de nombre de leurs contemporains, dont celles et ceux qui œuvrent dans le domaine de la littérature. Elles sont les versions en chair et en os de Moll Flanders, la célèbre héroïne de Defoe. En fait, Bonny, Read et Flanders ont beaucoup en commun. Toutes sont des enfants illégitimes, pauvres de naissance, qui le resteront des années plus tard. Toutes sont ce que Defoe appelle « les

progénitures de la débauche et du vice ». Flanders et Bonny sont nées de mères qui les ont portées dans leur ventre alors qu'elles étaient en prison. Toutes trois penchent du mauvais côté de la loi, accusées de crimes majeurs contre la propriété, et se retrouvent devant « les marches et la corde », expression populaire pour désigner l'échafaud. Toutes font l'expérience de la vie au jour le jour des vagabonds. Toutes reconnaissent l'importance du déguisement, de la nécessité d'apparaître « sous plusieurs formes ». Flanders s'est également travestie : sa préceptrice et partenaire dans la criminalité « a trouvé un nouvel artifice pour lui permettre de monter à bord, c'était de l'habiller avec des vêtements d'homme[242] ». Si elle avait rejoint la piraterie, le roman (publié l'année qui suit les aventures de nos héroïnes) aurait pu être perçu comme une conséquence des vies de Bonny et Read.

Christopher Hill a écrit : « Les premiers romans prennent vie dans le mouvement. » Commentant le XVII^e^ siècle et le début du XVIII^e^, il conclut que « le roman ne naît pas seulement de la respectable famille bourgeoise. Il comprend également le *picaro*, le vagabond, l'itinérant, le pirate – les laissés-pour-compte du monde stable des bonnes familles – ceux qui ne veulent pas ou ne peuvent pas s'adapter. »

Peter Linebaugh met également l'accent sur les origines du roman picaresque au début de l'ère moderne, plus particulièrement en Angleterre, où la forme littéraire « a atteint son apogée avec la publication de *Moll Flanders* en 1722 ». C'est pour cela que les expériences des masses en mouvement, foisonnantes et sans possession – des gens comme Anne Bonny et Mary Read – sont le matériau de base de l'imagination littéraire. Le biographe contemporain d'Hannah Snell établit une connexion quand il insiste sur le fait que son sujet est « la véritable Paméla », se référant au célèbre roman de Samuel Richardson[243]. L'action souvent désespérée de femmes et d'hommes issus de la classe ouvrière à l'âge du capitalisme naissant a aidé à générer une des formes littéraires les plus importantes et les plus durables, le roman, qui n'est en réalité pas concevable sans elle[244].

Bonny et Read ont également influencé un autre domaine important de l'activité littéraire : le théâtre. Il est établi que le *Beggar's Opera*[245] de John Gay est une des pièces les plus populaires et les plus jouées dans l'Angleterre du XVIII^e^ siècle. Il est moins connu qu'en 1728-1729, Gay écrit *Polly : An Opera, being the Second Part of the Beggar's Opera*[246]. Cette suite sera l'objet de répression politique. Elle est en effet censurée par

le Premier ministre Robert Walpole, pour le moins mécontent d'apparaître dans *The Beggar's Opera* sous le nom de Bob Booty. N'appréciant pas la volonté de Gay d'établir un parallèle entre les bandits de grand chemin et le propre cercle du Premier ministre au sein du gouvernement, et considérant la nouvelle pièce comme une suite toujours subversive de la première, Walpole fait interdire *Polly.* Ce faisant, il la rend encore plus populaire. La demande pour la nouvelle pièce est tonitruante. Des milliers de souscriptions assurent à Gay une confortable somme d'argent, mais pas autant que ce qu'il aurait reçu si des dizaines d'imprimeurs et libraires n'avaient pas eux-mêmes imprimé et vendu leurs propres éditions. *Polly* obtient ainsi une présence et une visibilité importantes, bien avant sa première représentation en 1777.

Polly est la fille d'un personnage ressemblant à Jonathan Wild, ici appelé Peachum. Elle débarque dans le Nouveau Monde, aux Antilles, à la recherche de son amoureux, Macheath, le personnage central de l'*Opéra des mendiants*, déporté en raison de ses crimes. Pendant son voyage vers l'Amérique, Polly se fait voler son argent, ce qui l'oblige à se vendre comme servante. Elle est achetée par une certaine M^me^ Trapes, tenancière de maison close, puis revendue par « Madame » à un riche planteur de canne à sucre, M. Ducat. Polly échappe à la situation en se déguisant « avec des vêtements d'homme », et en partant en mer comme pirate, pour poursuivre sa recherche de Macheath. Elle le fait, explique-t-elle, « pour se protéger des violences et des insultes auxquelles son sexe l'aurait exposé[247] ».

Le simple fait d'écrire une pièce mettant en scène des femmes pirates quelques années seulement après le jugement d'Anne Bonny et Mary Read suggère que Gay connaît et retrace leurs aventures. Jenny Diver, une prostituée présente dans l'*Opéra des mendiants*, petite amie de Macheath-Morano à bord du bateau, pourrait s'inspirer d'Anne Bonny. Comme elle, Jenny est la compagne du capitaine pirate. Elle tombe également amoureuse d'un autre pirate, qui est une femme travestie. Polly ressemble à Mary Read dans son comportement sexuel « vertueux[248] ».

Bonny et Read ont sans doute marqué la postérité d'une façon plus indirecte, par le biais d'une illustration réalisée par un artiste inconnu, qui apparaît en vignette dans la traduction néerlandaise de l'*Histoire générale des plus fameux pyrates.* Elle représente une femme torse nu, armée d'une

épée et d'une torche, surgissant devant le Jolly Roger. Dans le fond à gauche, on aperçoit un gibet où pendent dix pirates. À droite, un bateau en flammes. Elle piétine un document indéterminé, peut-être une carte ou un décret de loi. On voit aussi un navire capturé avec le grand mât brisé, une autre femme tenant la balance de la justice, et un homme, peut-être un soldat, les mains liées dans le dos. À droite, un personnage mythologique vole dans les airs. Il s'agit peut-être d'Éole, le dieu des vents, qui marque de sa présence cette scène orageuse. À l'horizon de ce chaos se trouve un petit monstre marin, figure courante chez les dessinateurs de cartes du début de l'ère moderne. Cette illustration est une allégorie de la piraterie, dont l'image centrale est féminine, armée, violente, révoltée, criminelle et destructrice de la propriété, en bref, la représentation de l'anarchie.

Il est instructif de comparer ce travail au tableau *La Liberté guidant le peuple*, peint par le célèbre Eugène Delacroix, car les ressemblances sont frappantes. Sur le plan de la composition, les œuvres sont semblables : une figure féminine centrale, armée, torse nu, habillée d'une tunique romaine, regarde vers l'arrière alors qu'elle enjambe une masse de corps gisant à terre. L'identité prolétaire de la femme est indiquée par la force massive, musculeuse et évidente de son physique. En 1831, les critiques parisiens furent scandalisés par la Liberté, qu'ils dénoncèrent comme étant une prostituée, une poissarde, une représentante de la « canaille ». Les drapeaux et les embrasements encadrent les deux œuvres. Le Jolly Roger et le navire en flammes à droite sont pratiquement disposés de la même façon que le drapeau tricolore et le bâtiment en feu. Un jeune armé, un galopin des rues, se retrouve à la place du souffleur de vent. Dans l'espace où se trouvent les corps pourrissants des pirates, on voit maintenant « le peuple » en masse. Deux soldats, apparemment morts, gisent au premier plan. Il y a des différences : la Liberté porte un mousquet à baïonnette plutôt qu'un sabre et une torche. Elle mène l'assaut, mais tire son inspiration des vivants plutôt que des morts. « Le peuple en armes » a remplacé « le peuple », ainsi nommait-on l'équipage d'un bateau au XVIII^{e} siècle.

Delacroix adoucit et idéalise à la fois le corps et le visage féminins, remplaçant la colère et l'angoisse par une solennité tranquille, voire déterminée. Il exerce sur le corps un contrôle esthétique qui montre un parallèle avec l'appropriation de la femme combattante par les ballades

populaires. La Liberté présente ainsi ses contradictions. Elle est à la fois une « sale » révolutionnaire née de l'action et une figure féminine idéalisée, venant d'un autre monde et combinant un héritage artistique classique avec une nouvelle définition de la féminité, celle du XIX^{e} siècle.

Delacroix ayant cessé de rédiger son journal de 1824 à 1847, il n'est pas possible de prouver qu'il a vu l'illustration précédente et l'a utilisée. Dans tous les cas, l'artiste néerlandais et le Français ont probablement pris pour modèle des représentations classiques de déesses comme Athéna, Artémis ou Nike, lorsqu'ils ont imaginé leur sujet. Delacroix s'inspire de personnes réelles dans *La Liberté guidant le peuple*, notamment Marie Deschamps, qui durant les plus chaudes journées de juillet 1830 s'empara du mousquet d'un citoyen tué et s'en servit pour tirer sur les gardes suisses. Un autre sujet familier à l'artiste est une « pauvre petite blanchisseuse » connue sous le nom d'Anne-Charlotte D., dont il est dit qu'elle a tué neuf soldats afin de venger la mort de son frère. Ces femmes ont réellement existé, comme Anne Bonny et Mary Read, et se prêtent merveilleusement bien à l'imaginaire romantique. Quand Delacroix compose sa fameuse peinture, à la fin de l'année 1830, au moins vingt éditions de l'*Histoire générale des plus fameux pyrates* ont paru, dont six en français, de nombreuses comprenant l'illustration néerlandaise. La majorité de ces éditions, qui font leur promotion en annonçant les aventures de Bonny et Read en couverture, étaient disponibles à Paris, à portée de main de l'artiste. Enfin, Delacroix a la piraterie en tête au moment précis où il peint *La Liberté guidant le peuple.* Il a lu le poème *The Corsair* de Byron.

La représentation de la piraterie (1725) précède celle de *La Liberté* (1830) de plus d'un siècle. Anne Bonny et Mary Read se sont approprié brièvement la liberté sous le Jolly Roger. Il aura fallu un chemin étrange et tortueux pour passer du pont brut et houleux d'un bateau au plancher stable d'un salon artistique parisien. Ce serait un hommage mérité rendu à Bonny et Read si l'exemple de ces deux femmes avait contribué à inspirer l'une des plus célèbres représentations que le monde moderne ait jamais connues.

213 *Boston News-Letter,* 19 décembre 1720. Sur le procès, voir *The Tryals of Captain John Rackam and Other Pirates* (Jamaïque, 1721).

214 *History of Pyrates,* p. 152.

215 Voir l'important travail édité par Jo STANLEY, *Bold in Her Breeches : Women Pirates across the Ages* (HarperCollins, Londres, 1995) et David CORDINGLY, *Women Sailors and Sailors'*

Women : An Untold Maritime History (Random House, New York, 2001).

216 Pour en savoir plus sur l'histoire éditoriale du livre du capitaine Johnson, lire *A Bibliography of the Works of Captain Charles Johnson*, par Philip GOSSE, Londres, Dulau, 1927.

217 « Les procès du capitaine Rackam et d'autres pirates. »

218 Il est possible que le capitaine Johnson ait utilisé le pamphlet en préparant son texte.

219 *Tryals of Captain John Rackam*, p. 16.

220 Linda Grant DEPAUW remarque que les femmes étaient fréquemment employées dans l'artillerie durant la Révolution américaine. Voir son article « Women in Combat : The Revolutionary War Experience », *Armed Forces and Society* 7 (1981), p. 214-217.

221 *Tryals of Captain John Rackam*, p. 18.

222 DEPAUW (Linda Grant), *Seafaring Women*, Houghton Mifflin, Boston, 1982, p. 18 et 71.

223 DUGAW (Dianne), *The Female Soldier : Or the Surprising Life and Adventures of Hannah Snell*, Londres, 1750, réimprimé à Los Angeles par Augustan Reprint Society, 1989.

224 Les historiens s'intéressent aux raisons qui font de la mer un monde masculin depuis peu de temps. Voir à ce propos Margaret S. CREIGHTON et Lisa NORDLING, *Iran Men, Wooden Women : Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, John Hopkins University Press, Baltimore, 1996.

225 GILBERT (Arthur N.), « Buggery and the British Navy, 1700-1861 », *Journal of Social History* 10 (1976), p. 87-88.

226 La peur de la sexualité féminine provient des superstitions liées au pouvoir surnaturel des femmes.

227 SENIOR (Clive), *A Nation of Pirates : English Piracy in Its Heyday*, David et Charles Abbott, Londres, 1976, p. 39.

228 *History of Pyrates*, p. 212, 343. *A New Account*, p. 256-257.

229 Roberts et son équipage connaissaient et désapprouvaient Bonny et Read. Un des articles de leur charte énonce : « Si un homme est séduit par une femme et qu'il l'amène à bord déguisée, il subira la mort. » Voir *History of Pyrates*, p. 212.

230 Voir *Tradition of Female Transvestism*, p. 1,2, 11, 13, 42.

231 CAULFIELD (James), *Portraits, Memoirs and Characters of Remarkable Persons from the Revolution in 1688 to the End of the Reign of George II*, T. H. Whitely, Londres, 1820, p. 43-51.

232 Ibid, 4 : III, 112.

233 DUGAW, *Female Soldier*, p. 5, 6, 17, 19, 22, 23, 39, 41. Hannah Snell a été souvent célébrée par la nation anglaise pour son patriotisme et son zèle militaire. Bonny et Read ne connaissent pas le même enthousiasme pour la simple raison qu'elles refusaient les logiques nationales et attaquaient les vaisseaux britanniques et le commerce anglais.

234 DUGAW (Dianne), *Warrior Women and Popular Balladry*, 1650-1850, Cambridge University Press, 1989, p. 20.

235 *Ibid*, p. 48.

236 *Ibid*, p. 122, 124, 131.

237 Dans « Women in Combat », p. 223, DEPAW affirme qu'au XVIII^{e} siècle, le combat physique n'est pas considéré comme contraire au comportement féminin.

238 *Tryals of Captain John Rackam*, p. 16, 18.

239 *History of Pyrates*, p. 391.

240 WHEELWRIGHT (Julia), *Amazons and Military Maids*, II, p. 78, 159.

241 ZEMON DAVIS (Natalie), « Women on Top », in *Society and Culture in Early Modern France*, Stanford University Press, 1975, p. 131, 144.

242 DEFOE (Daniel), *The Fortunes and Misfortunes of the Famous Moll Flanders*, Penguin, New York, 1978, p. 28, 33, 208-209, 228.

243 Écrivain anglais (1689-1761). Ses romans épistolaires allient le réalisme à une sentimentalité moralisante. Il connut un grand succès avec *Pamela ou la Vertu récompensée* (1740).

244 LINEBAUGH (Peter), *London Hanged*, p. 119-120.
245 *L'Opéra des mendiants.*
246 *Polly : un opéra*, qui est la seconde partie de *L'Opéra des mendiants.*
247 GAY, *Polly*, 2 : 99, 140.
248 *Ibid*, p. 129.

THIERRY GUITARD 08

CHAPITRE VII

« LES EXTIRPER DU MONDE »

S’adressant aux pirates qui se tiennent sur l’échafaud, en novembre 1717 à Boston, Cotton Mather déclare solennellement : « Toutes les nations s’accordent à traiter votre tribu comme ennemie commune de l’humanité et à l’extirper du monde. » Mather énonce ainsi une triple réalité : les classes dirigeantes de son époque considèrent les pirates comme *hostes humani generis*, elles vont donc organiser puis mener une campagne d’extermination, et diffusent pour cela une propagande racoleuse et violente. À l’échelle internationale, elles donnent au pirate une image de *villain*, de scélérat. Maintenant que nous savons d’où viennent les pirates (du monde maritime pauvre et travailleur), comment ils s’organisent (de façon égalitaire et démocratique), et la façon dont ils se perçoivent (comme des « hommes honnêtes » en quête de justice pour le marin ordinaire), étudions-les à travers le regard de l’autre camp, qui ne cherche pas à comprendre leur propos, mais au contraire à l’étouffer.

La campagne destinée à « nettoyer la mer » est entreprise et soutenue par des officiers royaux, des procureurs, des marchands, des éditorialistes, des prêtres et des écrivains qui ont créé – par le biais de proclamations, textes de lois, pétitions, pamphlets, sermons et articles de presse – une image du pirate qui légitime son anéantissement. Cette campagne rhétorique, militaire et légale sera, en fin de compte, couronnée de succès. La piraterie prend fin vers 1726.

Avant de discuter de l’image attribuée au pirate, attardons-nous sur les groupes d’individus qui cherchent à l’exterminer. La piraterie est avant tout un crime contre la propriété, plus particulièrement celle des marchands. Le juge Nicholas Trott, du tribunal de l’Amirauté de Caroline du Sud, déclare d’un ton tranchant : « La loi des nations n’a jamais accordé aux pirates le pouvoir de changer le droit de propriété. » Il a raison. Les pirates violent la loi en pillant l’argent et la marchandise. Mais aussi en jetant les biens par-

dessus bord, en brûlant et en coulant des navires. Ils nuisent à la sécurité de la propriété et des possessions et sèment, selon le procureur du roi dans le Massachusetts, « la destruction sur toutes les parties de nos territoires[249] ». Ils attaquent le commerce intercolonial en Nouvelle-Angleterre, à Chesapeake, aux Antilles, et sévissent dans des zones d'échanges stratégiques comme l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique latine, causant des dommages aux marchands britanniques et « à l'échange et au commerce de nation à nation[250] ». Ils sont les ennemis jurés de toute personne respectueuse de la loi, comme le déclare John Valentine quand il juge trente-six pirates, à Rhode Island, en 1723 : « Cette sorte de criminels est engagée dans une guerre perpétuelle contre chaque individu. » En tant qu'ennemi de tous les sujets de Sa Majesté, le pirate est quelqu'un à qui « on ne doit accorder aucune foi, promesse ou engagement », une personne « que tout homme doit pouvoir légalement éliminer ». Pour protéger les enfants de ce mode de vie désordonné, les pasteurs les empêchent de partir en mer[251].

Le pirate s'oppose aussi au gouvernement en nuisant aux transports. Les attaques contre les échanges, dans cette logique, « doivent être considérées comme une trahison », comme Sir Edward Coke le stipule dans sa codification de la loi anglaise au XVII^{e} siècle. Bien entendu, aucun « homme sage ou honnête aimant son pays » ne saurait devenir pirate, puisque le commerce maritime a toujours généré « la richesse, la force, la réputation et la gloire de la nation anglaise ». En 1719, des avis légaux sont envoyés dans tout l'empire, promettant une récompense à quiconque servira le roi et le pays en arrêtant ou en tuant des pirates. Ils sont déclarés ennemis de la Couronne de Grande-Bretagne parce que les désordres qu'ils causent se font « au mépris et au défi des lois bonnes et salubres de Sa Majesté ». En 1722, le roi confirme le caractère antinational de la piraterie en annonçant que les personnes blessées lors de toute bataille contre les forbans « seront traitées comme si elles étaient au service de la Couronne[252] ».

Le flibustier est bien plus que l'adversaire des marchands et du gouvernement britannique : il est « à la fois un ennemi et un danger pour toutes les sociétés » et pour « tout État chrétien ou infidèle ». Les pirates ne peuvent revendiquer le soutien d'aucun pays, parce que chaque nation est « menacée par les manipulations, conspirations et confédérations » de tels « scélérats misérables et désespérés ».

En 1717, un procureur de Boston, accusant huit bandits des mers, explique au tribunal l'histoire du mot pirate. Dans « les temps anciens et barbares, déclare-t-il, le terme avait des connotations positives, mais depuis que les nations s'organisent avec des gouvernements réguliers, le pirate est *hostes humani generis.* Puisque les pirates tendent à subvertir et éteindre les droits naturels et civils de l'humanité, ils doivent être éliminés dans l'intérêt de l'humanité ».

Menace pour la propriété, l'individu, la société, la colonie, l'empire, la Couronne, la nation et en définitive pour toute l'humanité, la vilenie du pirate semble totale.

★
★ ★

En 1718, lors du procès de Stede Bonnet et de son équipage à Charleston, Richard Allen, procureur général de la Caroline du Sud, explique que la piraterie « est un crime si odieux et horrible dans toutes ses circonstances, que ceux qui traitent ce sujet se retrouvent à court de mots et de termes pour désigner une telle ignominie ». Il souligne l'ampleur de la tâche qui va occuper les hommes de son administration pendant les années à venir. Quels « mots et termes » sont utilisés afin de rendre le pirate ignoble et ainsi, prêt à pendre ? Comment se déroule le processus de criminalisation[253] ?

De nombreux écrivains, se référant aux pirates, s'accordent sur le fait qu'« ils ne méritent pas le nom d'hommes ». Ils réinventent les hors-la-loi sous forme de monstres, démons et animaux. Mather les appelle « monstres marins », d'autres les qualifient de « monstres assoiffés de sang », « monstres cruels », « loups des mers » ou « chiens de l'enfer ». Ils sont bestiaux et carnivores, « pleins de malice, de rage et de sang ». Ils sont des bêtes primitives et sauvages, menaçantes, à détruire dans l'intérêt public. Quand les autorités sont confiantes, comme lorsque la frégate *Winchelsea* capture un bateau pirate et que plusieurs membres de son équipage sont pendus à Curaçao en 1723, les bandits sont seulement qualifiés de « vermine » dont il faut débarrasser les mers. La langue de la diabolisation annonce la violence de la bataille navale et des pendaisons[254].

Ces démons créent un immense désordre dans les mentalités. « Oh la folie ! Oh la démence des hommes immoraux ! », se lamente Mather en

1723, devant une foule qui va assister à une pendaison simultanée de pirates. Les forbans sont accusés de troubles de l'esprit. Philip Ashton, capturé par un « équipage fou, rugissant et malfaisant » en 1722, doit endurer « un vacarme permanent de folie ». D'autres insistent sur le fait qu'ils portent la folie dans le cœur, qu'ils jurent comme des aliénés, et que chacun d'entre eux expire « comme meurt un fou[255] ». Les pirates semblent aussi désordonnés dans leurs cœurs que dans leurs esprits. Leur tempérament naturel est la fureur. Ashton achève le récit de son évasion providentielle du bateau d'Edward Low en remerciant Dieu de l'avoir sauvé de la « rage des pirates ». En 1720, le *Boston News-Letter* imprime le long récit de la destruction « immorale » de la cargaison d'un bateau par des pirates, qui ont utilisé des coutelas, des haches, et tout autre outil qui leur est tombé sous les mains pour « couper, déchiqueter et briser des coffres, des caisses, des valises et des ballots[256]. » Une telle fureur destructrice est clairement incompatible avec la raison. Les pirates « assument vivre en opposition avec les règles de l'équité et de la raison ». Ils n'ont pas de « vision rationnelle », ce sont des « hommes déraisonnables ». Comme l'explique le juge Trott, la démence de leurs crimes apparaît « évidente pour la raison de tous les hommes[257]. »

De tels désordres mentaux produisent logiquement un mode de vie perturbé. On dit que les « tumultes, luxures, débauches » sont choses communes parmi eux. On assiste « presque constamment à des scènes de luxure » qui ne cessent qu'à cause du sommeil – un sommeil d'ivrogne, parce que le mode de vie déréglé est organisé autour de la consommation permanente d'alcools forts. L'ivrognerie est si courante parmi les pirates que la « sobriété apporte sur un homme la suspicion d'être un intrigant ». On regarde comme un scélérat celui qui ne veut pas être ivre. Selon un prêtre, boire transforme l'homme en monstre, l'ivrognerie est un « péché bestial, une folie volontaire » qui ravale l'individu à un rang inférieur à celui des bêtes sauvages. Certains disent que l'alcool conduit à l'émeute et au désordre civil. Il est également « le grand incendiaire de la luxure », qui est la conséquence du désordre mental du pirate. « Le feu infernal du désir » domine ces criminels, produisant en eux « un désir de vivre selon leurs inclinations immorales ». Les pirates sont « perpétuellement le jouet de leurs désirs sexuels. Leurs passions les jettent dans un chaos permanent », les rendant esclaves de Satan[258].

Le plus grand désordre perpétré par le pirate est la violence. Les écrivains rapportent des « barbaries inouïes » : les pirates fendent le nez des prisonniers, leur coupent les oreilles, utilisent le fouet, le couteau et le pistolet contre leurs victimes, ce qui est certes arrivé, mais pour des raisons logiques que les ennemis des forbans ne mentionnent pas. La violence est décrite comme naturelle pour ceux qui vivent sans gouvernement, dans un état de nature, abandonnés à des vies tumultueuses, à la luxure et aux passions. Lors du sermon précédant une exécution, en 1726, Benjamin Colman observe : « Quel état d'esprit, quelle mentalité effrayante : votre état naturel est un état de colère. » Les pirates, comme ne se lassent jamais de l'écrire leurs ennemis, sont « cruels, barbares et sanguinaires ». Ces « fils de la violence » transgressent la chair. En exagérant la violence et en la décrivant sous forme lubrique, les écrivains ont universalisé la menace de la piraterie, créant une communauté d'intérêts entre les marchands et les investisseurs d'un côté, et le grand public de l'autre. Certains actes de barbarie décrits semblent « inouïs », parce qu'ils ont tout simplement été inventés. Le *Boston News-Letter* rapporte ainsi, en avril 1723, qu'un équipage de pirates noirs récemment exécutés en Jamaïque « a confessé » sur l'échafaud avoir mangé le cœur de onze hommes blancs[259] !

Les pirates sont considérés comme l'antithèse du mode de vie chrétien. Ils sont possédés par Satan, « rendus captifs par lui afin d'accomplir ses volontés ». Ils sont les « enfants du Malin ». Comme le révérend John Barnard l'affirme à sa congrégation et à Philip Ashton en particulier : « Pensez à ce dont Dieu vous a délivré […] un troupeau de bêtes sauvages. Parmi elles […], les prodigieux défis du paradis et la surprenante certitude de leur propre damnation vous ont donné l'image la plus réaliste de l'enfer, et ont transformé vos compagnons en rien de moins que l'incarnation de démons. » Tentant de « tenir toutes les pensées de Dieu éloignées de leur esprit », les pirates sont arrêtés avec le soutien de la providence.

Quand les autorités et les pirates se retrouvent face à face, les deux parties profitent de l'occasion pour expliquer « le mode de vie des hommes immoraux ». Des confessions de pirates sont publiées, et même si nombre d'entre elles sont trop semblables dans leur style et leur contenu pour être entièrement authentiques, la trame des prétendus regrets éclaire l'image courante du pirate et sa façon de vivre[260]. Il y est dit que les pirates regrettent leur transgression de la parole divine, du Sabbat, d'une sexualité acceptable et d'une autorité légitime. Ils se repentent d'avoir maudit, juré et blasphémé

de façon aussi véhémente. Comme Cotton Mather le souligne, ils sont adeptes d'« horribles jurons, et du langage des traîtres ». Ils éructent des expressions rageuses, noyées dans « l'habitude de jurer et de maudire monstrueusement ». Ils ont « la langue chargée du feu de l'enfer ». Ils défient ouvertement le paradis, blasphèment comme des fous et chantent « suffisamment de chansons paillardes et ordurières pour infecter tout l'air qu'ils expirent ». Ils profanent le jour du Seigneur, et « ne participent pas au culte public de Dieu ». Leur environnement ne les y encourage pas : « Certains d'entre eux savent à peine quand a lieu le jour du Seigneur, lorsqu'ils sont en mer[261]. »

Les pirates demandent pardon pour leurs « déviances » impudiques et impures – leurs visites dans les bordels, leurs « recherches de filles lubriques », leur homosexualité, leurs débauches sauvages – pour lesquelles ils sont considérés comme des « bêtes ». « Oui, les Écritures les comparent aux plus répugnants des animaux, pires que des chiens[262]. » Les pirates regrettent la désobéissance envers leurs parents et envers d'autres autorités. Mather se demande : « Combien de fois les entendez-vous confesser "mes griefs, mon éloignement et mon mépris pour mes parents ont été les raisons qui ont attiré sur moi l'effrayante vengeance de DIEU !" » Ils déplorent également « leur monstrueuse désobéissance envers les supérieurs » et sont accusés de « se moquer des messagers de Dieu par des insolences outrageuses[263] ».

Les deux derniers péchés figurant sur la longue liste sont l'appât du gain et l'abandon d'un travail honnête. Ils ont été menés vers les pillages en raison d'un « appétit passionné et d'une soif insatiable de gains démesurés ». Ils affichent un « désir immodéré, insatiable et anormal de possessions terrestres ». En 1726, Mather développe ce point en citant quelques lignes écrites par Sir Richard Blackmore :

« À ce vil équipage, vous pouvez ajouter le pirate.
Qui part en mer pour ravir le marchand
Et récolter le profit du travail d'un autre.
Il rôde derrière un rocher, ou vole rapidement
De crique en crique
Pour surprendre de riches vaisseaux.
Par sa course impie, le voleur gagne
Et accumule tant de richesse, qu'il dédaigne

Et raille le pauvre, le labeur infructueux
De ceux qui plantent la vigne, ou labourent le sol. »

Le procureur du roi explique en 1717 : « Les marchands sont utiles et bénéfiques au public. Ils sont ceux dont le travail diligent et infatigable transporte à travers d'innombrables dangers, en plus de celui de tomber aux mains des pirates, le sang dans les veines du corps politique, pour en nourrir chaque membre. » De nombreux marins exploités seraient estomaqués de cette description, mais elle appartient à l'argumentaire des dirigeants.

L'image du pirate est attachée de près à l'espace qu'il occupe – la mer, un lieu distant et plein de dangers – théâtre de désastres fréquents, voie potentielle d'invasion de l'Angleterre et des colonies, et finalement espace naturel qu'il est difficile, voire impossible de contrôler. Samuel Shute, gouverneur du Massachusetts, signale en mai 1717 qu'un des premiers soucis de sa colonie est d'adopter « une bonne attitude de défense pour sécuriser nos côtes maritimes et les lieux de commerce de tels dangers et violences venant par voie de mer ». Six années plus tard, Mather observe que la terreur des bandits des mers s'est « récemment et démesurément multipliée ». Les deux hommes font en partie référence à la piraterie, mais la mer est elle-même inspiratrice de terreur. C'est une « créature furieuse », comparée, selon les termes chrétiens, au « golfe du désespoir ». En 1726, dans *Navigation Spiritualized : or, a New Compass for Sea-Men*[264], John Flavel écrit que Platon a « assidûment sermonné tous les hommes afin qu'ils évitent l'océan. Parce que c'est le maître d'école de tout vice et malhonnêteté ». La mer est un lieu grouillant d'étranges créatures, un endroit où les péchés prolifèrent, où la mort est omniprésente. Les marins, comme le note Flavel, ne sont « à compter ni parmi les vivants ni parmi les morts, leurs vies se balancent fragilement en permanence devant leurs yeux[265] ».

L'occupation par le pirate d'espaces à la fois dangereux et distants des centres d'autorité est un élément-clé de son image. Pour le procureur du roi, en 1717, la piraterie est un crime particulièrement atroce « parce qu'il est commis dans des lieux éloignés et solitaires, où la personne faible et sans défense ne peut espérer d'aide ni de soutien, où ces voraces bêtes de proie peuvent ravager sans être dérangées, confortées dans leur scélératesse par des espoirs d'impunité, cachées au regard et aux mains de la justice vengeresse ». Il continue : « Ces crimes doivent être punis avec la plus

grande sévérité, puisqu'ils ne peuvent être évités sans grandes difficultés. » En 1720, une accusation semblable est lancée par un autre officier du roi : « Le crime de piraterie est de tous les actes de banditisme le plus grave et le plus inhumain, en ce qu'il est commis dans des lieux éloignés et reculés, ce qui ajoute au vol l'indécence et la cruauté. » L'éloignement des autorités donne de la force aux pirates. Elle illustre un aspect crucial[266]. La mer crée une distance qui n'est pas que géographique. C'est un territoire inhospitalier pour les principales institutions (Église, famille et travail) qui organisent la vie au début de l'ère moderne. En 1725, Bernard Mandeville, un essayiste renommé, reconnaît que « parmi nos marins, la pratique de la piété est très rare ». Il poursuit : « Peu d'entre eux sont bien enracinés dans les principes de leur religion. » La mobilité du marin, ses longues périodes de travail en mer et sa communauté de travail uniquement masculine diminuent les pouvoirs régulateurs de la famille et encouragent d'autres liens sociaux. Le système disciplinaire qui sous-tend l'ordre social a une présence faible en mer[267].

De nombreux écrivains, citant la nécessité de « discipliner les océans » pour améliorer les échanges, tentent d'inverser le cours des choses en expliquant au marin (un pirate potentiel) que Dieu le suivra « jusqu'aux parties les plus éloignées de la mer ». Que le « regard religieux » est en permanence fixé sur lui. Et que toutes ses actions et transactions sont à découvert. En 1723, Cotton Mather précise : « Ceux qui partent en mer doivent recevoir leurs instructions de navigation de notre Sauveur. » Ces avertissements tentent de faire croire aux marins que le contrôle de certaines autorités ne peut être réduit par la distance.

Le discours sur la piraterie révèle et tente de corriger une importante déconnexion entre l'autorité et la vie en mer. La mer a donné à des « gars crasseux et désespérés » une chance exceptionnelle : ils peuvent échapper à l'autorité conventionnelle, élaborer leur propre pouvoir et accumuler une fortune considérable en devenant pirates. Ils utilisent les océans incontrôlables pour atteindre leurs propres buts, mais on ne mentionne ce fait qu'indirectement dans le débat public. En réalité, les excès de la diabolisation suggèrent que l'alternative et les défis que les pirates opposent aux relations de pouvoir en vigueur, à la fois dans le monde de la navigation

et dans celui plus large de la société de classes, ne doivent recevoir comme réponse que la destruction[268].

★
★ ★

L’image du pirate change et influence une série de pratiques politiques qui ont pour but d’éradiquer le banditisme en mer. Une proclamation pour la « suppression des pirates » est émise par le gouvernement royal le 5 septembre 1717. Elle propose une amnistie générale à ceux qui ont commis des actes de piraterie ainsi que des récompenses à quiconque capture des flibustiers et les livre au gouvernement, morts ou vifs. Des centaines de forbans acceptent le pardon, mais nombre d’entre eux retournent immédiatement « au bon vieux commerce ». Un autre acte de « grâce », comme il est dénommé, est émis le 5 décembre de la même année, avec des résultats similaires. Pendant ce temps, le gouvernement envoie Woodes Rogers détruire le lieu de rassemblement des Bahamas et installer à sa place un gouvernement anglais « convenable ». Woodes Rogers arrive le 20 juillet 1718 et disperse la plupart des pillards. Une amnistie définitive est décrétée le 21 décembre, elle est prolongée pendant quelques mois en 1719 dans l’espoir que les pirates acceptent le pardon et s’engagent comme mercenaires dans la brève guerre de la Quadruple Alliance contre l’Espagne. Quelques-uns acceptent la grâce et s’engagent, mais le plus grand nombre prend le parti de l’Espagne. Certains « semblent offensés ». Les plus rebelles « traitent la proclamation du roi avec grand mépris et la déchirent en lambeaux[269] ».

Les attaques contre le commerce se poursuivent. Les marchands transatlantiques se sentent floués et pétitionnent afin que le gouvernement mène une autre politique que celles des amnisties ratées. Vers 1720, les classes dirigeantes décident d’utiliser la force sous deux formes : une surveillance navale plus vigilante et un nombre encore plus important d’exécutions spectaculaires. De nombreux commerçants ont un intérêt personnel à l’élimination de la piraterie, mais l’assaut final est lancé à grande échelle en réponse aux demandes des marchands d’esclaves d’Afrique de l’Ouest, de plus en plus puissants[270].

Une série de mutineries ébranle la traite des Noirs entre 1716 et 1726. Elles font suite aux protestations répétées à propos de la nourriture, de la

discipline et des conditions générales de travail à bord des bateaux de transport d'esclaves, qui partent d'Angleterre et d'Amérique pour aller vers l'Afrique de l'Ouest. Les marins prétendent devant le tribunal que le capitaine Theodore Boucher du *Wanstead* « ne leur accorde pas les victuailles et les liqueurs suffisantes pour leurs besoins et leur impose un régime barbare et inhumain ». D'autres marins se plaignent d'une discipline tyrannique. Ceux qui osent résister aux conditions de vie à bord se retrouvent « enchaînés et liés deux par deux, nourris d'ignames et d'eau, au même régime que les esclaves ». En 1720, Francis Willis, un capitaine en poste en Afrique de l'Ouest, rapporte à l'Amirauté que les marins des navires de transport d'esclaves sont « mûrs pour la piraterie ». Il ajoute, avec discrétion : « Que ce soit occasionné par les mauvais usages des maîtres ou par leur inclination naturelle, je laisse vos seigneuries en juger[271]. » Quelques mutins se détournent d'un destin enchaîné en prenant le contrôle de leur propre vaisseau et en hissant le drapeau noir. Lorsqu'en 1720, George Lowther et ses camarades se soulèvent à bord du *Gambia Castle*, qui appartient à la West African Company, ils « détruisent les cabines, préparent le drapeau noir et rebaptisent le bateau le *Delivery*[272] », puis voguent ailleurs en triomphe. Lowther et ses hommes s'inspirent peut-être des centaines de pirates qui ont atteint les côtes de l'Afrique après le rétablissement de l'autorité royale aux Bahamas en 1718. Ils attaquent les vaisseaux faiblement défendus, s'emparant de leur cargaison et recrutant de nouveaux membres d'équipage. Edward England et d'autres capitaines pirates trouvent sur les bateaux négriers un excellent terrain de recrutement. Un marchand d'esclaves témoigne que lorsque son navire a été capturé, les pirates « se sont divertis » avec les femmes esclaves, mais ont aussi « retiré leurs fers aux deux cent cinquante Nègres que j'avais à bord ». Pire encore, ils « ont armé les Nègres » avec des couteaux, laissant le capitaine dans la peur d'une insurrection mortelle lorsqu'il est autorisé à reprendre le contrôle du vaisseau[273].

L'intérêt des pirates dans la région ne porte pas sur la capture de navires emplis d'esclaves – il y a peu de gros marchands aux Amériques prêts à faire du commerce avec eux – mais sur les bateaux négriers eux-mêmes. Ce qu'ils veulent réellement, ce sont « de bons bateaux capables de naviguer, bien fournis en munitions, provisions, marchandises, prêts pour de longs voyages ». De nombreux marins pensent que ces bateaux d'esclaves – grands, solides, en bon état de navigation et généralement équipés d'une

importante variété de canons – font les meilleurs vaisseaux pirates. Plusieurs bateaux d'esclaves ont été capturés et reconvertis, parmi eux le *Whydah*, dont le capitaine était Black Sam Bellamy, et dont le nom est celui du port de transit des esclaves au Bénin[274].

Les pirates, comme nous l'avons vu avec Walter Kennedy au chapitre III, ne se limitent pas à attaquer les transports sur la côte ouest de l'Afrique. Ils pillent aussi les forteresses qui servent de nœuds vitaux au trafic humain. Howell Davis et son équipage attaquent, pillent et détruisent le Gambia Castle en 1719, le fort de Sierra Leone peu après, et finalement le fort portugais des îles du Prince. Cela provoque des batailles sévères, destructrices et déstabilisantes, animées par l'esprit de vengeance et par la recherche de l'or, puisque les Portugais paient souvent les esclaves et les marchandises en métal précieux[275].

Davis et son successeur Bartholomew Roberts, dont les équipages sont composés de centaines de pirates, représentent la plus grande peste qui soit pour les marchands africains. Entre 1719 et 1722, ils vont et viennent le long des côtes de l'Afrique, « coulant, incendiant et détruisant toutes les marchandises et tous les bateaux qui croisent leur route ». Alors qu'ils naviguent entre la Sénégambie et le golfe de Guinée, une région vitale pour les marchands britanniques des années 1720, ils « sèment la panique parmi les commerçants », comme l'observe le chirurgien de marine John Atkins qui a passé plusieurs mois sur la côte. En 1720, un autre écrivain estime que les pirates ont déjà causé plus de cent mille livres sterling de dégâts sur la côte de l'Afrique, alors que la plus importante période de pillage de la région (les deux années suivantes) est encore à venir ! En 1724, un correspondant anonyme s'adresse au Conseil du commerce et explique que les pirates ont capturé « près de cent vaisseaux en l'espace de deux ans » parmi la flotte négrière. Les choses sont devenues tellement graves pour les commerçants qu'en 1720 la Royal African Company est contrainte d'annoncer que des gratifications seront accordées aux officiers et aux hommes d'équipage blessés lors de la défense des bateaux attaqués par les pirates, et que de plus grandes sommes seront payées à leurs familles en cas de décès[276].

Les dommages causés au commerce africain et le rôle des marchands dans la lutte contre la piraterie sont établis par les documents du Londonien Humphrey Morice, l'un des plus grands marchands d'esclaves de tous les temps. Morice deviendra membre du Parlement et gouverneur de la Banque

d'Angleterre en 1727-1729, il escroquera vingt-neuf mille livres sterling. Entre 1716 et 1732, l'année de sa mort, il est personnellement responsable de l'envoi de près de vingt mille Africains vers les Amériques. Sa petite flotte de bateaux négriers a fait soixante-deux voyages au cours de cette période. Correspondant avec des capitaines comme William Snelgrave, des officiels du commerce des esclaves comme James Phipps, son principal représentant à Cape Coast Castle, et un officier naval anonyme, Morice a toujours gardé un œil attentif sur les pirates. En 1718, il redirige l'un de ses vaisseaux vers le Maryland afin de détourner les flibustiers de la Jamaïque, mais en fin de compte, les pirates capturent trois de ses navires : le *Bird Galley* dont le capitaine est Snelgrave, l'*Heroine* commandé par le capitaine Richard Blincoe (1719), puis le *Princess,* dirigé par le capitaine Thomas Wickstead (1722).

Morice consigne soigneusement les dommages causés par les pirates, de façon à engager un procès qui contraindra le gouvernement britannique à organiser une action navale. Afin de résumer la lamentable situation, il fait un décompte sur cinq mois, entre avril et août, établissant trois listes. La première, « Un acte recensant les bateaux capturés par les pirates au large de la Sierra Leone, sur la côte de l'Afrique, en avril 1719 » s'appuie sur les informations qui lui ont été envoyées par le capitaine Snelgrave, le 30 avril 1719. La deuxième est simplement intitulée « Capturés par lesdits pirates dans le golfe de Guinée à Whydah et Calabar. » Et la troisième : « Une liste des navires capturés à Gamba. » Morice est consterné, car plus de cinq cents pirates naviguent en « escadrons ». Les capitaines Howell Davis, Oliver La Bouche, Thomas Cocklyn, Edward England, Robert Sample et un homme connu sous le nom de Lane capturent trente-quatre navires pendant cette brève période. Ils les incendient en partie, à l'instar du *Robert & James.* Il rassemble également les informations du capitaine John Daggs qui lui écrit en février 1720 : « J'ai appris dans les Barbades que les pirates ont capturé trente-huit navires au large de la côte de Guinée. » Un autre capitaine, Jabez Biglow, relaie la rumeur (probablement fondée) selon laquelle l'équipage d'Edward England aurait capturé cinquante vaisseaux. En établissant sa propre liste, Morice se fait une spécialité de connaître le nom de chaque bateau capturé et celui de son commandant, mais aussi le nom des capitaines pirates, de leurs vaisseaux, leur puissance en termes de canons et le nombre de leurs hommes[277].

De telles informations poussent Morice à lancer deux pétitions, l'une non datée adressée au roi au nom des « planteurs marchands et négociants impliqués aux Antilles » et l'autre, début 1720, intitulée : « Mémoire des marchands faisant commerce entre Londres et l'Afrique, humblement offert aux honorables lords commissaires de l'exécution de la mission du lord grand amiral de Grande-Bretagne. » Dans la première, Morice avertit que les pirates « ont tellement augmenté en nombre qu'ils sont devenus dangereux pour les plantations de Sa Majesté et destructeurs pour la navigation dans les Antilles ». Il exprime sa crainte de voir les pirates « commettre autant de méfaits qu'au cours de l'année précédente » lorsqu'il a personnellement perdu deux navires. Dans les deux pétitions, il réclame une force de marine militaire, et s'appuie sur ses connexions politiques (par exemple, le parlementaire John Jennings) pour le déploiement des frégates militaires le long des côtes de l'Afrique, afin de protéger le commerce des esclaves. De nouvelles patrouilles débutent en 1719 et se poursuivent pendant plusieurs années[278].

Des marchands de Bristol, Liverpool, Londres, et de nombreux autres ports britanniques, y compris ceux en déclin de la Royal African Company, soutiennent Morice. Ils protestent au sujet de leurs pertes et réclament au Parlement une action afin de protéger leur commerce, le système des plantations, et l'empire dans son ensemble. Leurs exhortations sont accueillies par des oreilles complaisantes. En février 1721, au sommet des déprédations commises par Roberts, la Maison des communes ordonne la rédaction immédiate d'une nouvelle loi destinée à supprimer la piraterie, qui, grâce au soutien du Premier ministre Robert Walpole, est rapidement adoptée[279].

Le même mois, une escadre de marine militaire, sous commandement du capitaine Challoner Ogle, met le cap vers les côtes de l'Afrique. Alexander Selkirk, le marin ayant servi de modèle à Robinson Crusoé, fait partie de l'équipage du *Weymouth*, mais il meurt pendant le voyage. Le convoi, guidé par le *Swallow* arrive en Sierra Leone en avril, et à Cape Coast Castle au mois de juin. Il patrouille le long de la côte. En janvier 1722, le *Weymouth* est ravagé par la maladie, mais le *Swallow* croise finalement les navires de Roberts, avec lesquels il engage des combats. Le premier a lieu le 5 février et le second, le plus important des deux, le 10 février. De nombreux pirates sont ivres et ne sont pas capables de rivaliser avec l'artillerie de la marine militaire. Le combat s'achève par la mort de Roberts, tué lors d'un tir

groupé. Un boulet de canon abat le grand mât de son bateau, le rendant incapable de toute manœuvre défensive ou offensive. Les pirates subissent de lourdes pertes, quelques-uns s'enfuient dans la jungle tandis que d'autres sont pendus à bord du *Weymouth.* Plus de deux cent cinquante sont capturés et « jugés », si toutefois on peut appeler ainsi les procédures en cours à Cape Coast Castle. Ils sont enfermés dans les cachots où les Africains réduits en esclavage sont habituellement enchaînés et marqués au fer rouge en attendant l'arrivée des bateaux négriers. Les pirates sont jugés derrière les épais murs de brique rouge, sous la garde de soixante-douze canons en batterie. Cinquante-deux sont exécutés. Leurs corps enchaînés sont exposés le long de la côte afin de maximiser la terreur : neuf à Cape Coast, quatre sur la Windward Coast, deux par ville à Acera, Calabar, Whydah et un autre à Winnebah. Quarante autres sont condamnés aux travaux forcés pour la Royal African Company sur des bateaux ou dans des mines d'or. Tous meurent en quelques mois. Après son retour triomphal à Londres, Challoner Ogle devient en mai 1723 le premier capitaine de marine militaire anobli pour son action contre les pirates. Il est honoré par le roi George I[er], que Roberts et ses compagnons pirates avaient ridiculisé en le surnommant « l'homme navet[280] ».

La défaite de Roberts et l'éradication de la piraterie le long des côtes de l'Afrique marquent un tournant dans le commerce des esclaves, et dans l'histoire plus vaste du capitalisme. La piraterie et le commerce des esclaves ont été liés pendant des siècles, plus particulièrement en Méditerranée où les Barbaresques fournissaient une source importante de main-d'œuvre. Mais avec la fin de la guerre de Succession d'Espagne et l'*Asiento,* qui accorde aux marchands britanniques l'autorisation légale de transporter quatre mille huit cents esclaves par an vers l'Amérique latine (illégalement beaucoup plus), par le biais de la South Sea Company, les pirates perturbent le commerce à un moment crucial. *L'Asiento,* couplé à la dérégulation définitive du commerce des esclaves en 1712, lorsque la Royal African Company perd son monopole face aux marchands indépendants[281], ouvre la route des plantations. Pour que ce nouveau commerce puisse fleurir, les pirates doivent être exterminés. Cet aspect est mis en avant par William Snelgrave dans *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*[282], dédié « aux marchands de Londres, qui font le commerce vers la côte de Guinée ».

Au terme de la suppression de la piraterie, la Grande-Bretagne renforce sa domination sur la côte ouest de l'Afrique et comme l'écrit James A. Rawley : « Au cours des années 1730, elle devient la plus grande nation esclavagiste du monde atlantique, position qu'elle occupera jusqu'en 1807. » Le nombre d'esclaves embarqués atteint ses plus bas niveaux en 1720, 1721 et 1722, années de l'activité la plus importante des pirates. Il s'accroît immédiatement après leur éradication, passant de vingt-quatre mille sept cent quatre-vingts en 1720 à quarante-sept mille trente en 1725, avec un pic à quarante-neuf mille cent trente en 1729.

Le capital issu des plantations des Caraïbes, associé au capital des marchands de la métropole, a éliminé la première génération de pirates – les boucaniers des années 1670. Le capital de l'East India Company a annihilé les pirates des années 1690, alors que les bateaux de la compagnie étaient des foyers de mutinerie et de rébellion. C'est le capital du commerce des esclaves qui tue les pirates du début du XVIII^{e} siècle. Ils perturbaient le trafic dans le passage du Milieu, un fait intolérable pour les marchands. En achevant l'anéantissement de la piraterie en 1726, l'État maritime dégage un obstacle majeur à l'accumulation de capital dans le système toujours en expansion de l'Atlantique[283].

★
★ ★

L'image du pirate et la campagne militaire se rejoignent au tribunal et sur l'échafaud. Les membres de l'équipage de Roberts et des centaines d'autres forbans y achèvent leur aventure. Comme nous l'avons vu au premier chapitre, les exécutions sont des événements importants, mais aucune ne l'est autant que celle du plus fameux gang de pirates. Lors de la pendaison de l'équipage de Roberts, une multitude de spectateurs se rassemblent afin d'entendre les harangues officielles, souvent un sermon passionné, et les derniers mots des condamnés. Mais aussi pour observer la fin du scélérat, son « cou de travers », « sa paire de braies trempées[284] ». Le pirate condamné se doit d'être frappé de terreur. Comme l'explique un ministre du culte, « la terreur et l'horreur doivent l'envahir. Le vacarme effrayant du Destructeur qui vient vers lui doit emplir les oreilles. Le trouble et l'angoisse doivent l'épouvanter ». Il doit être silencieux, sobre, triste, grave et sérieux, consumé par le remords et la contrition. Le moment

de l’exécution offre au pirate une dernière opportunité pour regretter ses transgressions des institutions disciplinaires : l’Église, la famille, la nation et la Couronne. Quelques-uns s’exécutent, renforçant l’ordre social qu’ils ont subverti par leur « criminalité bestiale ».

Mais nombreux sont ceux qui refusent de se prêter à pareil jeu. Souvenez-vous des pirates qui, en Virginie, profitent de leur pendaison pour brocarder le gouverneur. Souvenez-vous de William Fly qui, en 1726, épanche sa rage contre les capitaines. Le révérend Paul Lorrain écrit qu’un pirate, attendant son exécution à Londres en 1715, a rejeté tous les reproches qui lui étaient faits et s’est proposé de pousser le prêtre « en bas des escaliers » à coups de pied. Ce gars semble n’avoir « aucun sens ou principe de quelque religion que ce soit […]. À l’approche de la mort, il n’a pas modéré son caractère endurci ni son humour irréligieux et impie, ne voulant pas entendre le mot de “Dieu”, ni se confesser, ni même le moins du monde regretter ses péchés ». Ces pirates-là continuent à s’opposer aux autorités et à combattre l’ordre social[285]. Les forbans impénitents et célèbres sont souvent pendus enchaînés, « comme des balises ou des bornes fatales, afin d’empêcher les autres de sombrer dans un tel naufrage et de ruiner leur avenir ». Le corps démembré, qui a permis à la débauche de s’exprimer, est exhibé comme la carcasse d’un animal mort, marqué à présent par une domination symbolique, soigneusement placé « entre le flux et le reflux de la mer ».

Cotton Mather résume la situation en 1726. Les pirates, dit-il, sont « coupables de tous les péchés ». Leur mode de vie détestable « éloigne toute vertu sociale ». Ayant échappé aux effets disciplinaires de l’Église, de la famille et du travail, ils sont dépourvus de sagesse et de raison, possédés par la folie, la rage, le tempérament, la boisson et la luxure. Ils se comportent comme des bêtes sauvages et sèment un désordre massif sur des océans lointains mais stratégiques, particulièrement sur la côte ouest de l’Afrique. Dépouillé de tout caractère humain, le pirate est désormais un fragment sauvage de la nature. Il ne peut être dompté que par la mort. Selon le procureur du roi, le pirate « ne peut demander la protection d’aucun prince, de privilège à aucun pays, le bénéfice d’aucune loi. Il lui est dénié une humanité commune et les droits fondamentaux de la nature ». Les ennemis du pirate l’ont lentement déconnecté de l’ordre social, le présentant comme ennemi de tous les individus, des propriétaires de biens, des colonies, de l’empire, du roi, de la nation britannique, du monde des

nations, et finalement de toute l'humanité. Il ne lui reste qu'à être « pendu comme un chien », à voir son corps exhibé publiquement pour que chacun puisse tirer les leçons du non-respect de la propriété et de l'ordre.

La pendaison a-t-elle fonctionné ? Il est impossible d'en être sûr, mais l'amiral Edward Vernon, stationné aux Antilles, veut le croire. En 1720, il écrit : « La peur d'une corde peut avoir l'effet que la peur du Seigneur ne parvient pas à susciter sur de tels misérables. » Cinq mois plus tard, il ajoute : « La pendaison de trois pirates en Jamaïque a déjà causé un grand changement dans le comportement des navigateurs, qui sont devenus très civils. Il n'y a eu aucune émeute parmi eux depuis, alors que c'était une pratique quotidienne auparavant. » Peu après, il observe encore : « Ces punitions ont permis un merveilleux changement de comportement ici. » Au même moment s'amplifie la dialectique de la terreur. Alors que de plus en plus de pirates sont pendus et que la probabilité de la mort s'accroît parmi ceux qui « se mettent à leur compte », les damnés de la mer répondent en renforçant leur engagement. « Un pour tous », disent-ils dans un grand éclat de rire[286].

249 MATHER (Cotton), *Instructions to the Living, Front the Condition of the Dead : A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One hundred Pirates* (Boston, 1717), p. 17.

250 *Boston News-Letter,* 16 avril 1722 et 2 décembre 1717, 16 janvier 1724. *The Trials of Five Persons for Piracy, Felony and Robbery,* Boston, 1726, p. 7. *Tryals of Bonnet,* p. 3, 4. *Trials of Eight Persons,* p. 6, 7. *American Weekly Mercury,* 7 avril 1720. *Boston Gazette,* 23 septembre 1723. *Tryals of Thirty-Six Persons for Piracy,* Boston, 1723, p. 3 ; *History of Pyrates,* p. 26, 38.

251 *Tryals of Thirty-Six,* p. 3. *Trials of Eight Persons,* p. 6. MATHER (Cotton), *Useful Remarks : An essay upon the Remarkables in the Way of Wicked Men : A sermon on the Tragical End, unto witch the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them ; At the New Port on Rhode-Island,* 19 juillet 1723, New London, Conn., 1723, p. 40, 7, 39. *Tryals of Bonnet,* p. 3, 8, 11. MATHER, *Instructions to the Living,* p. 38 ; *Boston News-Letter, 25* août 1723 ; 2-9 avril 1724. MATHER, *The Vial Poured Out upon the Sea : A Remarkable Relation of Certain Pirates,* Boston, 1726, p. 46. *History of Pyrates, p. 287.*

252 *Trials of Eight Persons*, p. 2, 6, 7.

253 *Tryals of Bonnet,* p. 8.

254 BARNARD (John), *Ashton's Memorial, op. cit.,* p. 62. *Boston News-Letter,* 15 juillet 1717, 4 avril 1723, 20 juin 1723.

255 MATHER, *Useful Remarks,* p. 8, 13, 33. *History of Pyrates,* p. 129, 135, 209, 312.

256 BARNARD (John), *Ashton's Memorial*, p. 62. *History of Pyrates,* p. 210, 216, 219, 224. Colman, *It Is a Fearful Thing,* p. 17. *Boston News-Letter,* 15 août 1722.

257 *Trials of Eight,* p. 6. BARNARD (John), *Ashton's Memorial*, p. 5, 62, 64.

258 MATHER, *Useful Remarks,* p. 8, 13, 33. *History of Pyrates,* p. 129, 135, 209, 312.

259 COLMAN, *It Is Fearful Thing,* p. 15. BARNARD (John), *Ashton's Memorial,* p. 4, 7, 62. *Tryals of Sixteen,* p. 14. *Trials of Eight,* p. 8. *American Weekly Mercury,* 13 juin 1723, 26 septembre

1723, 11 janvier 1726. *Remarkable Criminals, p.* 128. *Boston News-Letter,* 12 août 1717, 23 décembre 1718, 18 juillet 1723, 24 septembre 1724. *Tryals of Thirty-Six,* p. 3.

260 MATHER, *Vial Poured Out, 9. Trials of Five Persons,* p. 5. *Tryals of Sixteen,* p. *9.* MATHER, *Lord-High Admiral,* p. 20. *Boston News-Letter,* 15 août 1722. MATHER, *Useful Remarks,* p. 42.

261 MATHER, *Useful Remarks,* p. 13, 15,26,37, 39,41,42. MATHER, *Instructions to the Living,* p. 37. BARNARD (John), *Ashton's Memorial,* p. 7, 15. COLMAN, *h 1s a Fearful Thing,* p. 5, 22, 38.

262 MATHER, *Useful Remarks,* p. 13, 25, 37.

263 *Ibid,* p. 13, 15, 23, 24, 31, 36, 37, 40-42. *Tryals of Bonnet,* II. COLMAN, *It Is a Fearful Thing,* p. 36.

264 « *La navigation spiritualisée : ou une nouvelle boussole pour les marins.* »

265 FLAVEL, *Navigation Spiritualized,* p. 1, 11, 14, 63.

266 *Trials of Eight Persons,* p. 6, 7.

267 MANDEVILLE, *An Enquiry into the Causes,* p. 48.

268 *American Weekly Mercury,* 13 décembre 1720. *Tryals of Sixteen,* p. 14. La rhétorique utilisée par les Anglais des XVII^{e} et XVIII^{e} siècles à l'encontre des pirates (animalité, désordres, etc.) est la même que celle usitée dans le cas des Amérindiens, des Afro-Américains et des Africains.

269 Déposition de Henry Bostock, 1717, CO 152/12. *A New Account, op. cit.,* p. 253.

270 Lettre du gouverneur Hamilton au Conseil du commerce, 3 octobre 1720.

271 Parker *vs* Boucher (1719), HCA 24/132. Wise *vs* Beekman (1716), HCA 24/131.

272 « La Délivrance. »

273 *History of Pyrates,* p. 70, 115-116, 309. Renseignements sur Alexander Thompson (1723), HCA 1/55, f. 23. Voir aussi la supplique de John Massey et George Lowther (1721), CO 28/17, f. 199.

274 CURTIN (Philip D), *The Atlantic Slave Trade : A Census,* University of Wisconsin Press, 1969, Madison, p. 150. *American Weekly Mercury,* 30 mars 1721.

275 « The Memorial of the Merchants of London Trading to Africa », 1720, Admiralty Papers (ADM), 1/3810.

276 *Boston Gazette,* 13 juin 1720. « Anonymous Paper relating to the Sugar and Tobacco Trade », 1724, CO 388/24, ff. 186-187. RICHARDS, *Black Bart, op cit.,* p. 72.

277 Lettre de William Snelgrave à Humphrey Morice, 30 avril 1719. Lettre de John Daggs à Humphrey Morice, 6 février 1720.

278 « To the Kings most Excellt Majesty the Humble Petition of the Planters Merchts and Traders concernd in the West Indies », sans date mais probablement fin 1718. « The Memoriall of the Merchants of London Trading to Africa humbly Offered to the Rt Hon.ble The Lords Commissioners for Executing the Office of Lord High Admirall of Great Brittaine », non daté mais probablement en février 1720, après la guerre de la Quadruple Alliance.

279 RICHARDS, *Black Bart,* p. 63.

280 « The Turnip Man » [N.D.T.]

281 RAWI.EY, *Transatlantic Slave Trade,* p. 162.

282 « *Un nouveau récit sur quelques régions de la Guinée et du commerce des esclaves.* »

283 *Ibid,* p. 164, 165.

284 *Boston News-Letter,* 28 mai 1724, 7 juin 1714, 29 juillet 1717, 28 juillet 1718, 18 août 1718, 4 avril 1723. *American Weekly Mercury,* 17 mars 1720, 31 janvier 1721, 30 mars 1720, 27 avril 1721.

285 *American Weekly Mercury,* 17 mars 1720. *Remarkable Criminals,* p. 37, 600, 603. MATHER, *Vial Poured Out,* p. 16, 20, 44,7. *Boston News-Letter,* 7 juillet 1726.

286 Lettre d'Edward Vernon à Nicholas Lawes, 31 octobre 1720. Lettre d'Edward Vernon à Josiah Burchett, 18 avril 1721.

THIERRY GUITARD

CHAPITRE VIII

« UN DÉFI ENVERS LA MORT ELLE-MÊME »

Je commence le chapitre final par deux récits d'apocalypse, des histoires d'hommes capturés par les pirates. Samuel Cary, commandant et probablement propriétaire du riche vaisseau *Samuel*, qui a appareillé de Londres, s'est confié à un rédacteur du *Boston News-Letter.* Son bateau transportait une cargaison estimée à huit mille à neuf mille livres sterling jusqu'au moment où elle a été raflée le 13 juillet 1720, au large des côtes de Terre-Neuve, par l'équipage de Black Bart Roberts. Le capitaine Richard Hawkins est l'auteur de la seconde histoire, une « description des pirates en Amérique » parue dans le périodique *The Political State of Great Britain.* Il y raconte sa capture aux îles Sous-le-Vent (Caraïbes), le 22 mars 1724, par Francis Spriggs. La cargaison de Hawkins (des troncs d'arbres) a moins de valeur, mais son aventure a une grande intensité dramatique.

Samuel Cary assiste, déprimé, à la mise en pièces de sa cargaison. Les pirates prennent ce qu'ils veulent et jettent le reste à la mer, sans cesser un instant de menacer, de blasphémer, de faire preuve de « folie et de rage ». Il les entend déclarer qu'« ils n'iront pas à Hope Point, sur la Tamise, pour y être pendus et dessécher au soleil, comme cela a été le cas avec les équipages de Kidd et Bradish. Parce que, si par hasard ils sont attaqués par un adversaire supérieur en nombre, et qu'ils ne peuvent le maîtriser, ils mettront immédiatement le feu à leur stock de poudre à coups de pistolet et partiront en enfer tous ensemble ! » Ils démontrent ici leur sens de l'humour, leur connaissance de l'histoire et leur instinct apocalyptique. « Hope Point », le lieu de l'espoir, est en effet le terme humoristique qu'ils emploient pour désigner le quai des exécutions à Wapping, où pendant des siècles, les pirates ont été pendus ou noyés. Roberts et son équipage font le

vœu de faire sauter leur bateau plutôt que de laisser à l'État anglais la satisfaction de les juger et de les exécuter[287].

Richard Hawkins passe par « la plus grande confusion et angoisse de l'esprit » pendant et après sa capture par Spriggs. Les pirates prennent d'assaut son navire et pillent tout ce dont ils ont envie. « Ils jettent chaque objet qui ne leur plaît pas par-dessus bord. » Puis ils mangent, boivent et cherchent « du divertissement, parce que la licence est leur seul plaisir ». Ils décident de s'offrir, tard dans la nuit, un feu d'artifice. Ils mettent le feu au bateau de Hawkins, qui « en moins de trois quarts d'heure, brûle entièrement et coule ». Il ajoute : « Ils n'ont aucune crainte d'être capturés. Ils jurent, lançant les imprécations les plus graves, que s'ils se retrouvent un jour dominés, ils feront immédiatement exploser leur navire, plutôt que de déshonorer le Jolly Roger en abaissant ses couleurs, ou d'être eux-mêmes pendus comme des chiens. » Comme l'équipage de Roberts, celui de Spriggs jure de contrôler son propre destin, même si celui-ci s'avère fatal[288].

De telles déclarations ne sont pas rares parmi les pirates entre 1716 et 1726. De nombreux équipages promettent qu'« ils se feront sauter plutôt que de se laisser capturer ». Deux pirates transforment ce vœu en un rituel personnel d'amitié et de dévouement : « Ils prennent leurs pistolets, les dirigent l'un vers l'autre, et se jurent solennellement, en marquant ce serment d'une débauche de liqueur, que s'ils voient qu'il n'y a pas de possibilité de fuite et qu'ils vont être pris, ils résisteront pied à pied et se tireront dessus afin d'échapper à la justice et à la corde. » John Gow et ses compagnons font également le serment de se faire exploser – « ils mourront comme ils ont vécu, ensemble ». Le capitaine Charles Harris et son équipage conservent toujours un baril de poudre prêt à faire sauter leur sloop. Black Bart Roberts aime trinquer en lançant l'imprécation suivante : « Damné soit celui qui n'a vécu que pour avoir une corde au cou. » Issus d'une culture maritime imprégnée de mort, affrontant les potences en brisant la loi de la propriété, les pirates s'approprient avec défi l'élément destructeur[289].

Il ne s'agit pas de paroles en l'air. Certains des membres de l'équipage de Roberts pensent précisément ce qu'ils déclarent à Samuel Cary. Ils le prouveront concrètement. Quand ils rencontrent le *Swallow*, un engagement terrible s'ensuit. Debout sur le pont principal, avec ses hommes, Roberts est tué d'une salve qui « lui tranche directement la gorge ». Ses compagnons honorent immédiatement sa requête : ils jettent sa dépouille par-dessus

bord. Mais une fois le commandant disparu, le navire se fracasse, « tous les espoirs s'envolent ». Leur cause perdue, une demi-douzaine de pirates tentent de respecter la promesse collective de « partir en enfer tous ensemble ! » Ils se rassemblent autour d'un baril de poudre et John Morris tire une balle incendiaire. Malheureusement, le long combat a épuisé le stock de poudre, qui est maintenant « en trop faible quantité pour faire autre chose que les brûler d'atroce manière ». Incapable de provoquer l'explosion apocalyptique qu'il espérait, Morris parvient malgré tout à se tuer, de même que deux de ses camarades. Pendant ce temps, sur le *Ranger*, l'autre navire de Roberts, le même drame se déroule. James Phillips marche (un peu ivre, dit-on) « avec une allumette » à travers la sainte-barbe[290], « jurant de façon fort impie qu'il veut que tous aillent en enfer ». Plusieurs autres pirates souhaitent comme lui aller au bout de leur engagement, mais ils doivent affronter deux maîtres d'équipage qui trouvent que l'idée, d'abord populaire, a perdu de son charme. En définitive, ils ne pourront pas enflammer la poudre à canon[291].

La même volonté se retrouve chez de nombreux autres équipages de cette génération. Alors que Barbe-Noire et ses compagnons sont sur le point de perdre le sanglant corps à corps engagé avec les forces du lieutenant Robert Maynards au large des côtes de Caroline du Nord, fin novembre 1718, un pirate noir appelé César, « un gars déterminé », essaie de faire sauter le bateau. Il en est empêché « par deux prisonniers qui se trouvent à ce moment-là dans la soute du sloop ». Lorsque le vaisseau pirate commandé par Charles Harris est capturé par le *Greyhound* du capitaine Philip Solgard à la fin de 1723, un flibustier tente de se frayer un chemin à travers les barils de poudre pour déclencher l'explosion promise depuis longtemps. Bloqué, « il court vers l'avant du navire et se tire une balle dans la tête ». Au début de l'année 1726, aux Antilles, voyant que la bataille est perdue face à un bâtiment de la Royal Navy, le capitaine pirate Joseph Cooper et ses compagnons font exploser leur vaisseau, mettant fin à leurs jours au moment où les officiers du navire victorieux essaient de monter à bord[292].

Le désir de mort des pirates ne se manifeste pas seulement lors des captures, comme le découvre horrifié le capitaine William Snelgrave, alors qu'il est détenu à bord du *Rising Sun* de Thomas Cocklyn, en avril 1719 : « Un pirate anonyme me demande si j'ai peur d'aller au diable à cause d'un grand coup de feu. » Il lui fait part de son espoir « d'être envoyé en enfer,

un de ces jours, par un boulet de canon ». Snelgrave répond faiblement : « J'espère que ce ne sera pas ma route. » Il sait que le bateau a en magasin plusieurs tonnes de poudre. Peu de temps après, il entend « une puissante détonation sur le pont principal ». Les « vieux gredins endurcis » de l'équipage, dont quelques-uns, soûls, sont rassemblés autour du feu et lancent de grands cris « en l'honneur de l'explosion par laquelle on pourra partir en enfer ». Ils répètent plusieurs fois ce refrain, à la grande terreur de Snelgrave et des pirates récemment recrutés, qui tentent frénétiquement d'éteindre l'incendie. Les pirates applaudissent avec entrain à leur propre destruction mutuelle[293].

En annonçant qu'ils sont en route pour l'enfer, les pirates confirment ce que les personnes respectables, qui craignent Dieu, ne se lassent pas de dire à leur propos : ce sont des démons, tous voués à aller au diable. Le prisonnier Philip Ashton, par exemple, qualifie l'équipage de Ned Low « d'incarnation du Démon », qui « vous donne l'image la plus réaliste de l'enfer ».

En inversant les valeurs du christianisme, les hors-la-loi des mers montrent ici aussi un subtil sens de l'humour. Ils embrassent Lucifer, le plus rebelle des anges. Barbe-Noire cultive consciencieusement une image de lui-même proche de celle de Satan, tressant ses longs cheveux et sa barbe en forme de queue de cochon. Il insère également des brillants autour de son visage afin de créer une lueur macabre lors de la capture des bateaux. Quand William Bell se retrouve face à l'imposant pirate, aux larges des côtes de Caroline, et qu'il lui demande d'où il vient, Barbe-Noire répond : « Je viens de l'enfer et je t'y emmène immédiatement. » Alors qu'il jette l'un des livres du capitaine par-dessus bord, un pirate explique à Snelgrave que de tels objets causent trop de ravages et peuvent « empêcher certains de ses camarades de partir en voyage vers l'enfer, celui pour lequel ils se sont tous engagés ». Le capitaine pirate John Phillips, espionnant une proie potentielle, fait remarquer à un spectateur qu'« il veut que la damnée chose soit juste assez longue pour pouvoir naviguer vers l'enfer[294] ».

Le capitaine Johnson illustre cet état d'esprit lorsqu'il décrit une conversation entre deux pirates enchaînés ensemble, prêts à être pendus. Alors que le plus jeune prie, Thomas Sutton, le plus âgé, l'insulte et lui demande « ce qu'il escompte en faisant autant de bruit et de prières ». « Le paradis, j'espère », répond l'autre. Sutton est abasourdi : « Le paradis, espèce de fou, est-ce que tu as déjà entendu parler d'un seul pirate qui y soit

allé ? Donne-moi l'enfer, c'est un endroit bien plus joyeux. Je saluerai l'arrivée de Roberts avec treize coups de canon[295]. »

Les thèmes étudiés dans ce chapitre abordent le sujet fondamental de la vie et de la mort au début du XVIII^{e} siècle pour les navigateurs pauvres et bigarrés. L'appropriation contradictoire, ironique et humoristique de la mort par les pirates semble un bon axe d'entrée. Les pirates eux-mêmes sont convaincus de l'omniprésence de la mort et l'évoquent en permanence, au tribunal, dans des pétitions, lors des mutineries. William Scott, un homme venant d'Aberdeen, membre de l'équipage de Stede Bonnet, présente calmement et simplement sa défense en 1718, lors de son procès à Charleston, en Caroline du Sud : « Ce que j'ai fait, c'est éviter de mourir. » Lorsque le pirate Stephen Smith écrit une lettre à un officier royal en demandant pardon pour ses actes, il explique : « Je suis maintenant obligé de devenir pirate pour vivre, et c'est bien malgré moi. » Se trouvant à bord d'un vaisseau frappé par la mort et réfléchissant à la piraterie en 1719, le marin Robert Sparks explique à ses compagnons d'infortune qu'« ils auraient mieux fait de mourir plutôt que vivre dans la misère ». William Mething approuve et ajoute : « Maudit, ça aurait été mieux d'être pendu que de vivre comme ça. » En 1721, après avoir organisé une mutinerie victorieuse à bord d'un navire de la Royal African Company, George Lowther parle au nom de tous les marins : « Leur métier n'est pas de mourir de faim ou de devenir esclaves. » Pour beaucoup, la piraterie est un moyen d'échapper au piège de la mort, un choix de vie désespéré bien que contradictoire[296].

Ils choisissent une existence vécue intensément, même si elle dure peu de temps. Ils construisent un monde meilleur que celui des navires marchands et militaires. Ils transforment la discipline brutale en un mode de fonctionnement plus souple et plus libertaire. Ils inversent les réalités des rations chroniquement maigres en de tumultueux et fréquents festins. Leur sélection démocratique des officiers contraste par sa force et son éloquence avec l'organisation quasi dictatoriale du commandement dans le service marchand et dans la Royal Navy. S'appuyant sur les valeurs collectivistes, anti-autoritaires et égalitaires des classes et des ponts inférieurs, les pirates réalisent avec leur ordre social des tendances qui ont été dialectiquement créées, et à leur tour éliminées, dans le cadre normal du travail et de la vie en mer. Ces signes de vie sont apparus à l'ombre de la mort, parce que si les dangers de la vie ordinaire du marin sont extrêmes, ceux qui environnent le

pirate, lors des batailles, en prison ou sur l'échafaud, jaillissent encore plus violemment. Ils regardent cette sinistre réalité droit dans les yeux et éclatent de rire.

★
★ ★

À près de dix mille kilomètres de Londres, un gang de pirates est assis au milieu des palétuviers rouges, sur une île déserte, au large des côtes sud-ouest de Cuba. Il médite sur la vie, la mort, la justice et le système légal anglais. Nous sommes en 1722. Ces pirates qui se trouvent avec le capitaine Thomas Anstis se sont retirés sur l'île afin de vivre ce qu'ils appellent une « existence de marrons ». Ils espèrent être pardonnés par le roi George II pour leurs nombreux actes de piraterie et ont rédigé une pétition dans ce but. Ils font profil bas en attendant la réponse qui doit arriver par l'intermédiaire d'un marchand de Jamaïque. Pour l'heure, ils subsistent grâce aux œufs de tortue, et se divertissent comme ils le peuvent. Ils font ce que les marins font en mer pour occuper les longues heures monotones : ils dansent, racontent des histoires et jouent des pièces de théâtre[297].

L'une de leurs pièces préférées est *Mock Court of Judicature to try one other for Pyracy*[298]. Ils créent les *dramatis personae*, les personnages du drame, et se répartissent les rôles. Un pirate est choisi pour jouer le juge, un autre est le procureur général, d'autres constituent les officiels et le personnel du tribunal, d'autres enfin forment le jury. Et puis certains jouent les accusés. Ils improvisent les costumes, les accessoires et les décors. Comme il lui manque une robe noire, le juge « a une toile goudronnée accrochée aux épaules ». À la place de la perruque, il se colle un calot terne sur la tête. Il pose « une grande paire de lunettes sur son nez » et prend avec exaltation sa place dans un arbre pour observer les débats avec hauteur. En dessous grouille « un grand nombre d'officiers qui le secondent ». Ils utilisent de façon comique les outils de navigation, pieds-de-biche et burins, à la place des bâtons utilisés au tribunal. « Les criminels sont présentés », probablement enchaînés, « faisant des milliers de grimaces » alors qu'ils pénètrent dans le tribunal. Le procureur général « expose les charges retenues contre eux ». Son discours, comme tous ceux des personnages de la pièce, est « laconique », la procédure complète « concise ». Ils ont

apparemment joué la pièce à de nombreuses reprises, échangeant les rôles pour que « celui qui est un criminel un jour soit juge un autre jour ».

L'existence de cette pièce parvient, des Caraïbes jusqu'à Londres, aux oreilles du capitaine Charles Johnson, qui l'inclut dans son *Histoire générale.* Il écrit : « On m'a fait le récit de l'un de ces joyeux procès, assez divertissant, je vais à mon tour le raconter aux lecteurs. » On ne sait pas si le récit « fait » à Johnson l'a été de façon écrite ou orale. Il a probablement été transmis par un membre de l'équipage d'Anstis, qui se serait retrouvé sur l'île. Il admet connaître deux membres de l'équipage qu'il « s'abstient de nommer, car il a appris qu'ils sont à ce jour engagés dans une vocation honnête ». Johnson, unanimement considéré comme un chroniqueur fiable, insiste sur l'authenticité de la pièce : « Voici le procès exactement tel qu'il m'a été raconté. Mon but est de montrer comment ces gaillards peuvent badiner à propos de situations dont la peur et la crainte devraient les faire trembler. » C'est précisément ce qui donne autant de valeur à la pièce : elle montre la capacité du pirate à rire face à sa propre mort. Extraits choisis.

Le procureur général : *N'en déplaise à votre Seigneurie, et à vous gentilshommes du jury, vous voyez devant vous un bougre qui n'est qu'un sinistre chien, un très sinistre chien. Et j'espère humblement que votre Seigneurie l'obligera à être pendu et éliminé immédiatement. Il a commis des actes de piraterie en haute mer, et nous prouverons, qu'il plaise à votre Seigneurie, que ce bougre, ce sinistre chien devant vous, a échappé à des milliers de tempêtes, s'est retrouvé sain et sauf sur le rivage lorsque son bateau a été mis en pièces, ce qui est un signe certain qu'il n'est pas né pour être noyé. Mais pas non plus pour avoir la peur de la pendaison sous les yeux. Il est parti pour voler et ravir les biens de l'homme, de la femme et de l'enfant. Pour piller les cargaisons des navires de leur poupe à leur proue, pour incendier et couler des vaisseaux, des voiliers et des bateaux, comme s'il avait le diable en lui. Mais ce n'est pas tout, Monseigneur. Il a commis de pires vilenies que toutes celles-ci, parce que nous prouverons qu'il est coupable d'avoir bu de la petite bière, et votre Seigneurie sait qu'il n'y a parmi ces gens-là aucun homme sobre, mais seulement des ivrognes. Monseigneur, j'aurais dû parler bien mieux que je ne le fais maintenant, mais comme Monseigneur le sait bien, notre rhum est épuisé, et comment voulez-vous qu'un homme parle bien de la loi s'il n'a pas bu un verre. J'espère toutefois que votre Seigneurie ordonnera que le bougre soit pendu.*

Le juge : *Écoute-moi, misérable, espèce d'infect, pitoyable et infâme chien. Qu'as-tu à dire pour t'éviter d'être immédiatement pendu et installé pour sécher au soleil comme un épouvantail ? Es-tu coupable ou non ?*

Le prisonnier : *Non coupable, n'en déplaise à votre Révérence.*

Le juge : *Non coupable ! Répète cela misérable et je te fais pendre sans aucun procès.*

Le prisonnier : *N'en déplaise à votre révérend honneur, Monseigneur, je suis aussi honnête qu'un pauvre bougre qui s'est toujours trouvé entre la poupe et la proue d'un bateau, et sait attraper, ariser et orienter une voile, nouer deux bouts ensemble, parce qu'il a toujours sillonné l'eau salée. Mais j'ai été capturé par un certain George Bradley* [c'est le nom de celui qui tient le rôle du juge], *un célèbre pirate, un sinistre scélérat qui a toujours échappé à la pendaison. Il m'a contraint à faire ce que j'ai fait, n'en déplaise à votre Honneur.*

Le juge : *Réponds-moi, misérable. Comment seras-tu jugé ?*

Le prisonnier : *Par Dieu et par mon pays.*

Le juge : *Tu le seras par le Diable. Voilà pourquoi, gentilshommes du jury, je pense que nous n'avons rien d'autre à faire que de procéder au jugement.*

Le procureur général : *D'accord, Monseigneur. Parce que si le bougre avait le droit de parler, il pourrait s'expliquer, et ce serait un affront fait au tribunal.*

Le prisonnier : *Je vous en prie, Monseigneur, j'espère que votre Seigneurie prendra en considération…*

Le juge : *Considération ! Comment oses-tu parler de considération ? Misérable, misérable, je n'ai jamais accordé de considération de toute ma vie. Je pense que c'est une trahison que de prendre en considération.*

Le prisonnier : *Mais j'espère que votre Seigneurie entendra raison.*

Le juge : *Entendez-vous comment cette canaille parle ? Qu'ai-je à faire avec la raison ? Je te ferai savoir, espèce de faquin, que nous ne sommes pas assis ici pour entendre raison. Nous suivons la loi. Est-ce que notre dîner est prêt ?*

Le procureur général : *Oui, Monseigneur.*

Le juge : *Alors écoute-moi bien, rascal qui te trouves à la barre. Écoute-moi, misérable, écoute-moi. Tu dois souffrir pour trois raisons. La première, parce que ce n'est pas bon que je sois assis ici comme juge et que personne ne soit pendu. Deuxièmement, tu dois être pendu, parce que tu as une damnée tête de pendu. Et troisièmement, tu dois être pendu parce que j'ai faim. Sache-le, misérable, car c'est une coutume : lorsque le dîner du juge est prêt avant la fin du procès, le prisonnier doit forcément être pendu. Il n'y a pas de loi pour toi, espèce de chien. Alors geôlier, emmenez-le.*

La scène se termine sans aucun doute dans l'hilarité, qui est bien entendu au centre de cet humour d'échafaud. Les pirates imaginent leur propre mort et en font une comédie, ou pour l'exprimer d'une autre façon, face à leur élimination, ils font preuve d'un entêtement à vivre créatif.

Les procès-spectacles de bandits des mers se sont multipliés à partir de 1717, et vers 1722, un grand nombre de ceux qui ont navigué sous le pavillon noir ont déjà été « envoyés vers l'éternité ». Leurs corps en décomposition ornent les entrées des ports de l'Atlantique. Nous ne savons pas si un membre de l'équipage d'Anstis a assisté ou a vraiment été jugé lors de l'un de ces premiers procès, mais nous savons que les récits des procès ont circulé. Par ailleurs, les pirates, en tant que marins, ont pu expérimenter les tribunaux comme accusés ou comme témoins, lors de conflits liés aux salaires, de désertions, de compensations de sauvetage ou de mutineries. Dans tous les cas, les marins connaissent exactement le sujet qu'ils veulent parodier : il s'agit du système légal anglais – le juge, le procureur, la loi elle-même et le système de classe qu'ils représentent. Mais

ils réservent également à d'autres quelques mots impies : les gens sobres, Dieu, la nation.

Le principal but de la pièce est de montrer, en forçant le trait, que la justice anglaise est une machine de mort. La pendaison est en effet citée une dizaine de fois dans ce court dialogue. Une relation fondamentale de classe s'établit entre le juge, hautain et prétentieux, et le marin, pauvre et honnête, qui se trouve accusé de piraterie. Le juge est suffisamment puissant pour éviter un procès complet, suffisamment arrogant pour refuser d'écouter la voix de la raison, suffisamment injuste pour pendre quelqu'un sans motif valable et suffisamment gourmand pour placer son prochain repas au-dessus de la vie d'un homme. Le pauvre pirate est dépouillé de la parole, comme l'explique le procureur général : « *D'accord, Monseigneur. Parce que si le bougre avait le droit de parler, il pourrait s'expliquer, et ce serait un affront fait au tribunal.* » La pendaison est une conclusion décidée d'avance, un produit de l'irrationnel, d'un vulgaire préjugé de classe. Le juge déclare solennellement : « *Ce n'est pas bon que je sois assis ici comme juge et que personne ne soit pendu.* » Tel est l'objectif du système. Mais les pirates inversent les rôles : le juge est désormais le criminel.

Les acteurs se moquent aussi du type sobre, rigide et respectable qui ne boit que de la « petite bière » et attire sur lui la suspicion des pirates. Ils jouent avec le dicton populaire : « Celui qui est né pour être pendu ne doit pas craindre la noyade. » Ils se moquent du pirate qui semble penser que la dévotion à la religion et à la nation peut lui rendre justice. Avec un espoir fou, il demande à être jugé « par Dieu et par mon pays ». Ils ridiculisent le suppliant, l'appelant « un très sinistre chien ». Mais ils vont même plus loin, montrant qu'ils savent ce qu'ils feront quand ils se retrouveront au tribunal. Ils vont, l'un après l'autre, faire ce que le pauvre prisonnier fait ici : c'est-à-dire, prétendre être des « hommes contraints ». George Bradley « *m'a contraint à faire ce que j'ai fait, n'en déplaise à votre Honneur* ». Et la plupart d'entre eux seront pendus de toute façon.

Comme ils l'ont été en réalité. Les hommes de File ont imaginé leur mort avec précision. Six membres de l'équipage d'Anstis, y compris le meneur manchot John Fenn, ont été pendus à Antigua en mai 1723. Un nombre inconnu, approchant peut-être la douzaine, a été exécuté à Curaçao au cours du même mois de cette année. Et au cours du mois suivant, deux de plus ont été « immédiatement déportés » dans les Bermudes. L'un d'entre eux, semble-t-il, est George Bradley, celui-là même qui a joué le

rôle du juge insensible dans la saynète et généreusement distribué la mort, sans aucun doute sous les rires bruyants et vigoureux de ses compagnons. On peut se demander s'il s'en est souvenu et y a puisé de la force lorsqu'il s'est retrouvé sur l'échafaud en juin 1723. Il a sûrement compris que son corps enchaîné serait pendu dans le port pour effrayer les autres marins et qu'il serait, en fin de compte, « installé pour sécher au soleil comme un épouvantail[299] ».

Les pirates profitent également des vrais tribunaux pour rire de leurs funestes situations. Job Bayley, risquant la mort pour piraterie, à Charleston en 1718, se voit demander par le procureur général de Caroline du Sud pourquoi il a combattu le colonel William Rhett et les vaisseaux envoyés par le gouvernement. Bayley déclenche sans doute des éclats de rires dans le public lorsqu'il répond : « Nous avons pensé que c'était un pirate. » Le juge ne trouve pas cela drôle et ordonne qu'il soit pendu jusqu'à « mort, mort, mort[300] ».

John Walden est un autre pirate ayant le sens de l'humour. Il a navigué avec Black Bart Roberts. Ses compagnons l'appellent Miss Nanny[301], « ironiquement, à cause de la rudesse de son caractère ». En 1722, alors que son gang capture un bateau au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest et s'apprête à jeter l'ancre, Walden coupe rapidement le câble et demande pourquoi ils perdent leur temps à « se fatiguer dans l'eau chaude » ? Se tournant vers le capitaine du navire marchand, Walden explique : « Il n'y a plus d'ancres à Londres et de plus, votre bateau va brûler. » Par la suite, l'« aventureux et intrépide » Walden perd une jambe, à cause d'un boulet de canon, pendant le combat au cours duquel il est capturé. Il sait qu'il va être pendu, mais n'est pas du tout intimidé pendant son procès, il se sent plus concerné par son moignon que par les questions du tribunal. Lorsque le juge lui demande ce qu'il aurait fait si la frégate de guerre s'était montrée aussi facile à capturer qu'un navire marchand, Walden répond avec un humour insolent : « Je ne sais pas ce que j'aurais fait. » Il est pendu avec cinquante-quatre autres pirates[302].

On doit le meilleur exemple d'attitude impie, révolutionnaire et comique envers le gouvernement britannique au rude équipage de Philip Lyne. En 1721, il capture un bateau dont le propriétaire vient de Boston. Pendant le pillage, les flibustiers tombent sur des documents officiels, une correspondance entre les lords de l'Amirauté. Ils en font immédiatement

bon usage : « ils s'essuient les fesses avec », ajoutant, pour faire bonne mesure dans le mépris, qu'ils sont les « seigneurs des mers[303] ».

Les pirates ne se moquent pas seulement du gouvernement, mais aussi des pratiques du marché et de la société commerciale, comme le montre une autre pièce que le capitaine George Lowther et son équipage jouent en juin 1721. Alors qu'ils rencontrent un bateau français au large de l'extrémité ouest d'Hispaniola (Saint-Domingue), ils déguisent rapidement leur propre navire, faisant disparaître le Jolly Roger, leurs coutelas et leurs pistolets, et envoient de nombreux pirates vers les ponts inférieurs. Ils font tout ce qu'ils peuvent pour lui donner l'apparence d'un bateau de commerce. Sous de fausses identités et en cachant leurs armes, ils envoient une délégation à bord du bâtiment français, comme c'est la coutume, afin de saluer son équipage et de fraterniser, échanger des nouvelles et faire des affaires. John Massey, habilement déguisé en marchand, ouvre la voie. Il entreprend d'arpenter les ponts du bateau français, examinant le brandy, le vin, la toile de chintz et les autres marchandises. Il « demande le prix d'une chose puis d'une autre, proposant de l'argent pour la plus grande partie de la cargaison ». Ayant bien évalué le contenu du navire et ayant décidé de ce dont il a exactement besoin, il se tourne vers le capitaine français et lui murmure un secret à l'oreille : « Nous devons avoir tout ça sans argent. » Le peu soupçonneux capitaine français doit être surpris. Il comprend ce qu'il veut dire au moment où les pirates sortent leurs pistolets afin de faire respecter la négociation. Il « accepte la bonne affaire malgré lui ». Les pirates, redoublant probablement de rires, enlèvent trente fûts de brandy, cinq tonneaux de vin, des tissus et « d'autres marchandises de valeur ». Pensant que le capitaine a peut-être été traité injustement, Lowther fait un geste de partage : « Il tend généreusement cinq livres au maître français pour sa politesse. » L'humour est cruel envers les marchands et les capitaines, mais pour les pirates, qui en tant que marins ordinaires ont été souvent exploités par ces hommes de pouvoir, ce sont de plaisants moments de revanche[304].

Un lieu commun, longtemps diffusé par les historiens, a fait croire que pratiquement tous les pirates parvenaient à échapper à la punition de leurs crimes, conservant leur butin et la vie[305]. Cela a sans doute été vrai aux XVI^{e} et XVII^{e} siècles, lorsque l'Angleterre, la France et les Pays-Bas soutenaient ou toléraient les attaques pirates contre l'Espagne. Mais durant la période que nous étudions, ce n'est plus le cas, on en veut pour preuve le nombre

extraordinaire de pirates pendus, qui dépasse toute mesure. À un moment où la pitié et la grâce royale commuent souvent les peines de mort en sentences plus clémentes, plus particulièrement en travail forcé (après le Transportation Act de 1718), les pirates, eux, voient rarement leurs condamnations allégées[306]. Entre 1716 et 1726, quatre cent dix-huit pirates (minimum) sont pendus. Le nombre réel est probablement plus élevé. Cela signifie que près d'un pirate sur dix a terminé sur l'échafaud, une proportion plus importante que dans de nombreux groupes de condamnés à mort, et bien plus forte que ce que la plupart des historiens ont longtemps cru. Si nous ajoutons à cela les centaines de pirates morts au cours de batailles, en prison, par suicide, de maladie ou par accident, il semble qu'au moins un quart d'entre eux aient été tués pendant leur activité. La proportion peut atteindre 50 %. La mort prématurée est de fait le destin du pirate. Le capitaine Charles Johnson explique que la plupart des forbans ne vivent pas assez longtemps pour profiter des éventuelles fortunes pillées. La campagne d'extermination organisée par l'État apparaît clairement aux yeux de tout marin qui navigue pendant ces années-là. Quelle que soit la ville portuaire où il accoste, au milieu d'un lieu bien en vue se balance le corps supplicié de l'un de ceux qui a vogué sous le pavillon noir. Les corbeaux déchiquettent ses chairs pourrissantes[307].

L'omniprésence de la mort, l'instinct apocalyptique, la croyance hétérodoxe, l'humour des échafauds s'expriment dans la symbolique pirate. Tout d'abord avec le célèbre drapeau noir, qu'ils appellent Old Roger ou Jolly Roger (le jovial Roger). Il faut souligner la signification des drapeaux dans le monde maritime du début du XVIII^{e} siècle. L'étalage éblouissant de couleurs, d'étendards, de fanions, d'enseignes et de bannières, plus particulièrement ceux évoquant la nation ou l'empire, montre l'importance de ce support de communication. Dans les nations des zones océaniques confrontées à une immense incertitude, on trouve à tous les échelons vitaux de la société des symboles de propriété et de pouvoir souverain. Les pirates défient doublement la logique nationaliste de cette situation. D'abord en se constituant eux-mêmes en tant que parias de toutes les nations, mélangeant les marins de tous les pays. Deuxièmement, en attaquant les navires sans prendre en considération le drapeau qui flotte sur le grand mât, transformant en proies égales tous les États. Chaque bateau pirate digne de ce nom possède un jeu complet de drapeaux nationaux, afin de berner des proies potentielles, voire des navires de guerre qui pourraient les prendre en

chasse. Mais quand les pirates créent leur propre drapeau, comme ils le font pour la première fois au début du XVIII^{e} siècle, ils lui donnent un sens nouveau : ils utiliseront leurs couleurs pour symboliser la solidarité d'un gang de prolétaires hors la loi, fort de plusieurs milliers de membres, auto-organisé de façon audacieuse, en opposition violente avec les États-nations tout puissants. En arborant le crâne et les tibias croisés, ils se présentent comme les « scélérats de tous les pays ».

La création et la revendication collective du drapeau noir, évoquées brièvement dans le chapitre IV, sont liées à un rituel sur le bateau. Au moment de sa constitution, au terme d'une mutinerie ou lorsque l'équipage d'un navire surpeuplé se sépare pour former un nouveau vaisseau pirate, l'équipage se réunit en conseil afin d'élire son capitaine, rédiger sa charte, puis déclarer sa loyauté envers chacun des membres et envers le drapeau. Le tout s'effectue dans un débordement de joie et de festivités, en mangeant et buvant au son du canon. À propos du drapeau noir, un groupe de pirates affirme : « Chacun vivra et mourra sous ses couleurs », et de nombreux autres approuvent cet engagement. Comme Francis Spriggs et son équipage, ils jurent de ne jamais abaisser le Jolly Roger. Ceux qui sont battus et capturés par les autorités doivent jeter leurs couleurs par-dessus bord, afin qu'elles ne soient pas saisies comme trophée[308].

Les témoignages de l'époque suggèrent que le Jolly Roger est le même de bateau en bateau. Les pirates qui se trouvent à bord du *Revenge* en 1716, commandé par Charles Martel, « font flotter leur drapeau, leur étendard et leur bannière, sur laquelle se trouve l'image d'un homme, portant un sabre dans une main et un sablier dans l'autre, avec une tête de mort et des os. Sur le drapeau et la bannière ne se trouvent que la tête et les os ». Lorsque les flibustiers qui ont navigué avec le capitaine John Phillips sont pendus en 1724, les autorités placent à l'une des extrémités de l'échafaud « leur propre drapeau noir, au centre duquel se trouve une anatomie et sur l'un des côtés une flèche dans un cœur. De l'autre côté, un sablier, dont la vue est déprimante ». Le capitaine Richard Hawkins écrit en 1724 que l'équipage de Spriggs « accueille le Jolly Roger, c'est ainsi qu'ils appellent leur drapeau noir, au centre duquel il y a un grand squelette blanc avec une flèche dans une main, transperçant un cœur sanglant, et dans l'autre un sablier[309]. »

Le symbolisme primaire du drapeau est franc. Les pirates utilisent les symboles de la mort, la violence et le temps limité avec l'intention de

terrifier leurs victimes, de faire comprendre sans équivoque possible aux marchands que leur temps est compté, qu'ils doivent se rendre immédiatement ou qu'ils vont mourir de façon sanglante. L'idée est d'intimider l'équipage du bateau attaqué afin qu'il ne le défende pas. Cinq mutins capturent leur bateau en 1721.

Ils fabriquent un drapeau noir, qui, disent-ils en riant, sera aussi convaincant que cinquante hommes de plus, « il causera autant de terreur ». Les marins savent que s'ils résistent et sont vaincus, ils seront probablement torturés et tués, afin de leur donner une leçon. Lorsqu'un vaisseau, dont l'origine et les intentions sont inconnues, met le cap vers un navire marchand, le moment où il hisse le Jolly Roger au sommet du grand mât glace les sangs. C'est un symbole de terreur que tout le monde comprend.

Le drapeau pirate porte également en lui une deuxième série de points de vue sur la vie et sur la mort en mer à cette époque. Tous les symboles choisis pour figurer sur le drapeau noir sont profondément enracinés dans les cultures chrétiennes, dont la plupart des marins sont issus. Les marins comme les flibustiers sont plutôt irréligieux, les ecclésiastiques ne cesseront jamais de le souligner dans les sermons prononcés près des échafauds. Les pirates jouent pourtant avec ces symboles divins, s'appuient sur leur pouvoir, les manipulent, les inversent et leur donnent de nouvelles significations, dérivées de leur propre expérience maritime. Les pirates n'ont pas inventé leurs symboles. Tous sont couramment utilisés dans l'art des pierres tombales de la fin du XVII^{e} et du début du XVIII^{e} siècles. Le crâne, les tibias croisés, le squelette, le sablier, la flèche, et même la couleur noire suggèrent, dans la vision chrétienne du monde, la mortalité, l'aspect transitoire de la vie et l'écoulement rapide du temps. Le squelette est l'image du tout-puissant « roi de la mort », « faucheur sinistre » ou « père-Temps ». Il est représenté avec un sabre – plus souvent une faux – et un sablier[310].

Les pirates ajoutent leurs touches profanes à ces symboles religieux. Une façon subtile de procéder consiste à retirer de la tête de mort les coutumières ailes, supposées transporter l'âme du défunt vers le paradis. Comme nous l'avons vu, ils privilégient une destination différente et décorent leur drapeau avec des symboles suggérant Satan, l'appelant non seulement Jolly Roger, mais Old Roger, qui est un des noms populaires donné au diable. Le squelette placé sur le drapeau est l'une des représentations du diable lui-même à cette époque. C'est pour cela qu'un

Jolly Roger est également un joyeux diable, et même bien plus que cela : un « Roger », dans le jargon de la sous-culture urbaine du XVIII^e^ siècle est un *man's yard* (une verge d'homme), et le verbe « *to roger* » signifie copuler. Le Jolly Roger est également un phallus heureux. C'est pour cela que la vie fait de l'ombre à la mort, et qu'Éros accompagne Thanatos, son jumeau. Les pirates plaisantent avec la peur et la terreur, avec la mort elle-même.

La tête de mort a une signification particulière pour les navigateurs, parce que le capitaine du bateau l'utilise comme « symbole dans la marge de son livre de bord pour indiquer l'enregistrement d'un décès. » Le crâne et les tibias croisés dessinés dans le livre de bord du capitaine sont l'une des dernières traces que laisse le marin ordinaire mourant en mer. Il est ensuite rapidement empaqueté dans un vieux morceau de toile de voile, puis jeté par-dessus bord pour devenir de la « nourriture pour les poissons de haute mer ». L'anatomie a un symbolisme social similaire : dans cette période, elle signifie « un vivant réduit à l'état de "peau et d'os" ; une créature flétrie et amaigrie, un squelette ambulant », la « forme fanée et sans vie » de l'être humain. C'est précisément la façon dont se considèrent de nombreux marins, à qui est régulièrement dénié le « minimum vital ». Les marins devenus pirates ont souvent été témoins de la mort prématurée de leurs compagnons. C'est pour cela qu'ils placent les symboles de la mort, de la violence et du temps fugitif sur leur bateau. Par la piraterie, les marins ordinaires souhaitent échapper à un système mortel. Ils revendiquent ce choix de vie avec ironie et humour, en plaçant le symbole du « roi de la mort » sur leur drapeau[311].

Les pirates affirment à leurs contemporains : « Nous sommes toutes vos craintes. Nous mêlons en nous la violence, la destruction, le diable et la mort. Nous sommes l'autre. Votre cauchemar. Vous nous avez rendus laids. Nous vous renvoyons cette laideur au visage. » La culture des pirates est profondément profane et blasphématoire. Tout ce qu'ils font reflète leur rejet de l'essentiel des aspects de la société européenne. Au contraire des générations de pirates les ayant précédés, qui se qualifiaient de mercenaires – tout sauf « pirate » par crainte de la peine de mort – les flibustiers du début du XVIII^e^ siècle disent : « Oui, nous sommes des criminels, nous sommes des pirates, nous assumons ce nom. » En 1718, deux hommes sur l'échafaud crient : « Une vie de pirate est la seule vie digne d'un homme d'esprit. » « Vivons tant que nous le pouvons », ajoute un autre. « Une vie courte et joyeuse » devient logiquement leur devise[312].

Ils prononcent ces phrases avec humour, mais également avec rage. Alors qu'on lui demande de se repentir juste avant sa pendaison, en 1718, un pirate répond : « Oui, je me repens du fond du cœur. Je me repens de n'avoir pas commis plus de méfaits, et que nous n'ayons pas tranché la gorge de ceux qui nous ont capturés, et *[s'adressant aux autorités]* je suis extrêmement désolé que vous ne soyez pas pendus comme nous le sommes. » Deux autres pirates, à ses côtés sur l'échafaud, approuvent. On notera que dans ce cas, le dernier vœu des trois pirates est d'entraîner tout le monde dans la destruction. Certains, semble-t-il, préfèrent que le navire coule avec tous ses occupants[313].

En février 1722, la Royal Navy capture les deux bateaux de Black Bart Roberts sur la côte de l'Afrique de l'Ouest. Les membres d'équipage essaient en vain de faire sauter les navires et « de partir joyeusement, tous ensemble, en enfer ».

Sachant que leur destin les conduit vers l'échafaud, voulant protéger le Jolly Roger, les pirates de l'un des bateaux jettent les couleurs « par-dessus bord, pour qu'elles ne puissent pas être exhibées lors du procès, ni hissées triomphalement au-dessus d'eux » lors de leur pendaison. Les pirates de l'autre navire ne réussissent pas à en faire autant. Le Jolly Roger est pris par les officiers du *Swallow*, et finalement exposé au-dessus des gibets installés à Cape Coast Castle, l'infâme plaque tournante du commerce des esclaves. Cinquante-deux membres de l'équipage de Roberts y vivront leur dernier jour un mois plus tard. Ce drapeau bien particulier « est constitué d'une image de squelette et de celle d'un homme avec un sabre en flammes à la main, lançant un défi à la mort elle-même[314] ».

Tel est le sens du Jolly Roger, et peut-être de toute la piraterie : un défi lancé à la mort elle-même.

---

287 *Boston News-Letter,* 22 août 1720.

288 *The Political State of Great Britain, op. cit.,* p. 33 : 149-153.

289 Lettre du gouverneur Walter Hamilton au Conseil du commerce et des plantations, 3 octobre 1720. *History of Pyrates,* p. 244. BARNARD (John), *Ashton's Memorial, op. cit.,* p. 239.

290 Sainte-barbe : nom donné à la soute à munitions d'un navire. L'étymologie est double. Sainte Barbe est la patronne des corporations menacées par le feu. Mais il est possible que ce soit une déformation de *cincta barbaria, «* l'enceinte barbare » qui servait à stocker les produits dangereux dans les camps des légions romaines. [NDE.]

291 *History of Pyrates,* p. 241.

292 Lettre d'Alexander Spotswood au Bureau du commerce, 22 décembre 1718, CO 5/1318.

293 *A New Account, op. cit.,* p. 210, 270. *Trials of Eight Persons lndited for Piracy,* Boston, 1718, p. 10. *Tryals of Thirty-Six Persons,* p. 5.
294 BARNARD (John), *Ashton's Memorial, op. cit.,* p. 62. *New Account,* p. 227.
295 *History of Pyrates,* p. 246.
296 *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates,* Londres, 1719, p. 15. Lettre du capitaine Mathew Musson au Conseil du commerce et des plantations, 5 juillet 1717, *CSPC,* item 635, volume XXIX (1716-1717), p. 338. *Proceedings of the Court in Jamaica,* 19 janvier 1720. *History of Pyrates,* p. 307. Informations sur Joseph Hollet, 1721, HCA 1/55, f.40.
297 *History of Pyrates,* p. 292.
298 « Se moquer de la magistrature en se jugeant les uns les autres pour piraterie. »
299 Lettre du gouverneur John Hope au Conseil du commerce et des plantations, 14 janvier 1724, CO 37/11, f.37. Lettre du gouverneur John Hart au Conseil du commerce et des plantations, 25 mars 1724. *CSPC,* item 102, vol.34, 1724-1725, p. 72.
300 *Tryals of Bonnet,* p. 15.
301 En anglais, « Nanny » signifie en effet la nourrice. [NDT.]
302 *History of Pyrates,* p. 231, 269-271.
303 Cité dans *The Pirate Wars,* de Peter EARLE, Methuen, Londres, 2003, p. 170.
304 *History of Pyrates,* p. 308.
305 GREY (Charles), *Pirates of the Eastern Seas, 1618-1723. A Lurid Page of History,* ed George MacMunn, 1933, p. 16.
306 BEATTIE (J. M.), *Crime and the Courts in England, 1660-1800,* Princeton University Press, 1986.
307 Lettre du gouverneur Hamilton au Conseil du commerce et des plantations, 3 octobre 1720. *Useful Remarks, op. cit.,* p. 42. *History of Pyrates,* p. 35. En accumulant les documents, j'ai identifié au moins six cents autres pirates tués.
308 *New England Courant,* 22 juillet 1723. *History of Pyrates,* p. 302.
309 *Political State, op. Cit., 28 : 52.*
310 *Voir Allen I. LUDWIG, Graven Images, New England Stonecarving and Its Symbols, 1650-1815,* Wesleyan University Press, 1966.
311 *New Account,* p. 236.
312 *History of Pyrates,* p. 244, 628. Voir aussi Robert C. RITCHIE, *Captain Kidd and the War against the Pirates,* Harvard University Press, 1986, p. 232-237.
313 *History of Pyrates,* p. 43.
314 *Ibid,* p. 240, 245.

THIERRY GUITTARD 08

CONCLUSION

« LE SANG ET L’OR »

Dans sa phase finale, la guerre devient sauvage. Tandis que les capitaines de la marine de guerre et les bourreaux massacrent un nombre croissant de pirates, ceux qui restent au large deviennent plus enragés, plus désespérés, plus violents et plus cruels encore. La dialectique de la terreur atteint des sommets.

La troisième et dernière phase de l’histoire des bandits des mers du début du XVIII^{e} siècle débute avec la défaite et la pendaison de l’équipage de Bartholomew Roberts à Cape Coast Castle, en 1722. Elle s’achève par leur quasi-éradication vers 1726. L’âge d’or a viré au pourpre[315].

Bartholomew Roberts, qui subit lui-même la « distribution de justice », est la figure qui définit le mieux la période 1718-1722. La phase suivante est symbolisée par le capitaine Ned Low, qui après Roberts, capture plus de vaisseaux que n’importe quel autre commandant pirate. Low a travaillé dans la marine marchande au départ de Londres, a été journalier à Boston et bûcheron au Honduras. Fin 1721, il dirige une mutinerie à bord d’un petit bateau. Elle marque le début d’un règne de terreur qui dure quatre ans.

En mars 1724, dans une lettre qu’il envoie au Conseil du commerce et des plantations, le gouverneur d’Antigua John Hart dresse un vif récit de la vie de Low. Il note d’abord son isolement : « Je n’entends pas dire qu’il y ait encore des pirates, à l’exception d’un bateau commandé par un certain “Lowe”, qui compte une cinquantaine d’hommes à son bord. » Hart affirme qu’une partie de l’équipage de Low a été récemment capturée par le capitaine Humphrey Orme, du HMS *Winchelsea*, puis transportée à Antigua et pendue. Il poursuit en évoquant Nicholas Lewis, le quartier-maître de Low, « l’un des plus terrifiants exemples de barbarie et de caractère assoiffé de sang. Il a assassiné froidement quarante-cinq Espagnols dans la baie du Honduras il y a douze mois ». Enfin, lors de la capture d’un bateau portugais de retour du Brésil, Low aurait coupé les lèvres du propriétaire

pour les faire griller puis aurait tué tout l'équipage, composé de trente-deux personnes. Afin de s'assurer que leurs seigneuries ne croient pas qu'il agit par zèle protestant contre les ennemis catholiques espagnols et portugais, John Hart ajoute : « Ce "Lowe" est célèbre pour sa cruauté, même envers les sujets de la nation britannique. » Il conclut : « Jamais un plus grand monstre n'a infesté les mers. Une proclamation spéciale devrait être publiée, offrant une importante récompense à quiconque le livrera mort ou vif[316]. »

La proclamation spéciale s'avère inutile, puisque l'équipage de Low se révolte. Au moment où la lettre de Hart est expédiée, Francis Spriggs l'abandonne « en raison de la barbarie dont il fait preuve envers ceux qu'il capture ». Certains choisissent de rester avec lui. Ils l'abandonneront finalement, avec quelques fidèles, dans un bateau sans provisions.

Bien que représentatif de la dernière phase de la piraterie, Low n'est en aucun cas le seul capitaine qui pratique la violence à une échelle bien plus importante que dans le passé. En réalité, les pirates les plus violents apparaissent presque tous dans la dernière période – Philip Roche, William Phillips, John Gow et William Fly ont tous assassiné leur capitaine (Gow et Fly ont également tué leurs officiers) lors de mutineries. Philip Lyne porte la rage des pirates à ses dernières extrémités. Sur l'échafaud, il se vante d'avoir tué trente-sept maîtres de vaisseau (il a apparemment tenu une comptabilité macabre), ainsi que bon nombre de leurs hommes d'équipage, probablement tous ceux qui ont osé résister à la capture. Alors que la violence des pirates et des autorités augmente, le nombre de marins désirant naviguer sous le pavillon noir décroît, ce qui oblige les forbans à recruter de force. Cet enrôlement sous contrainte est la cause de plusieurs mutineries, au terme desquelles les pirates sont arrêtés et exécutés. Lorsqu'en 1725 et 1726, les autorités pendent Gow, Fly, Lyne et Low (qui a été capturé par les Français), la campagne d'extermination touche à sa fin. Les pirates sont désignés comme des monstres, des bêtes sauvages, « les ennemis communs de l'humanité[317] ».

Et pourtant, nous l'avons vu, à côté de cette vision officielle s'en trouve une autre, tant à l'époque des pirates que de nos jours. Celle-ci est clairement exprimée par le capitaine Charles Johnson tout d'abord, dans son *Histoire générale*, alors que les pirates maraudent encore en haute mer. Selon Johnson, les pirates ne sont pas des brutes ou des animaux, mais plutôt des « héros maritimes, le fléau des tyrans et de l'avarice, des braves

gars revendiquant la liberté ». Il est probablement un peu sarcastique, mais nombre de ses contemporains partagent cette opinion. Des récits romantiques sur Henry Avery, « le Robin Hood des mers », circulent au sein du peuple. Cotton Mather reconnaît l'existence de cette image populaire alors même qu'il la combat. Au cours de ses prêches, il affirme que les pirates et les bandits de grand chemin sont des « monstres à qui nous offrons de la dignité en leur conférant le titre de héros ». Dans l'esprit populaire, le pirate est considéré comme l'homme le plus libre de l'humanité[318].

Même si sa mort est infâme, le bandit entre immédiatement dans la légende. En 1718, Walter Kennedy décide d'embrasser la piraterie au souvenir des histoires entendues, tout jeune, sur Henry Avery. Des récits sans fin évoquent Edward Teach, le redoutable Barbe-Noire, dont la tête sera pendue sur le beaupré du *Pearl.* Bartholomew Roberts est le sujet de toutes les conversations. Même le général Walter Hamilton, des Antilles, fait référence au « grand pirate Roberts » dont la rumeur persistante prétend qu'il a engagé et gagné des combats avec de nombreuses frégates, menaçant de ruiner toutes les colonies. Les ballades de « Black Barty » sont chantées au Pays de Galles, sa terre natale. Ce n'est bien sûr que le début. Toute une littérature romantique pour enfants et adultes suivra, puis viendra le cinéma et ses vedettes[319].

La dualité de la perception du pirate comme monstre ou comme héros est aussi ancienne que la piraterie elle-même. Elle prend ses origines dans l'Antiquité, et se poursuit de nos jours. Comme le montre Philip de Souza, un érudit de l'époque classique, l'image du pirate dans la Grèce antique – par exemple dans les écrits d'Homère – met l'accent sur l'héroïsme, et contient relativement peu d'aspects négatifs. Elle change brutalement avec les Romains, dont la souveraineté sur les mers s'inscrit dans le cadre impérial. Pour décrire les pirates, ils développent et gravent dans le marbre la sentence *hostes humani generis*, formule utilisée par le juge Nicholas Trott près de deux mille ans plus tard.

Le terme « pirate » est connoté idéologiquement, de l'Antiquité à nos jours. Il fonctionne comme un équivalent maritime de « barbare » – celui qui est un ennemi des Romains. Qu'importe sa personnalité, le pirate est réduit à un pur et simple criminel, l'absolue négation de l'ordre social impérial[320]. Les pirates contestent cette vision, comme le démontre avec force un ancien bandit des mers amené devant Alexandre le Grand. Alors

que l’empereur lui reproche de « molester la mer », l’autre répond : « Comment ! Mais toi et moi, nous faisons la même chose ! La seule différence, c’est que tu as beaucoup plus de bateaux que moi ! » Augustin, qui rapporte cette anecdote dans *La Cité de Dieu*, considère qu’il s’agit d’« une réponse adroite et vraie ». Elle sera répétée à travers les siècles. Une tradition se développe : des petits bandits sont utilisés comme prétexte pour dénoncer et ridiculiser les grands pirates, ceux qui dirigent les gouvernements et les corporations. À la fin des années 1720, le dramaturge John Gay utilise ce stratagème dans *L’Opéra des mendiants* et *Polly* afin d’attaquer Robert Walpole et son entourage corrompu. Le capitaine Johnson n’est pas étranger à cette tactique, car sa description des principes des pirates contraste singulièrement avec les méthodes viles et vénales du gouvernement britannique. Afin de rendre les choses limpides pour quiconque ne l’aurait pas encore compris, il faut rappeler que les agents du roi et les officiers ont dépouillé les marins de la Royal Navy des primes qu’ils avaient obtenues en récompense de leurs attaques courageuses et victorieuses contre Barbe-Noire en 1719 et Roberts en 1722 !

Penser à l’âge d’or de la piraterie, c’est imaginer le scintillant objet du désir, le précieux métal qui promet d’inverser le sort de ceux qui vivent des existences amères et misérables. Les pirates veulent l’or et ils l’obtiennent parfois. Mais ils ne l’enterrent pas. Lorsqu’ils se rendent dans un port, « leur premier souci est de trouver une taverne, où ils peuvent se soulager de leur bagage doré ». Ils ne croient pas en une future gratification, de quelque nature qu’elle soit. Face à ceux qu’ils perçoivent comme les forces de la mort, ils veulent une vie meilleure. Cet âge d’or évoque l’ancien mythe grec, l’île où tous vivent dans la liberté, l’égalité, l’harmonie et l’abondance. Les pirates donnent partiellement vie à ce mythe, même pendant une période courte[321].

Ils perdent le combat contre la classe dirigeante de leur époque, mais ils remportent pour toujours et de façon décisive le débat. Ils capturent le bateau de l’imaginaire populaire, et trois cents ans plus tard, ils ne semblent pas prêts de le rendre.

Ils ont osé imaginer une vie différente et ont essayé de la vivre, mais ils n’ont pas pu résoudre les contradictions de leur époque, et certains d’entre eux ont perpétré des actes macabres. Une grande partie de ces actes est le

produit de la guerre, de la guerre qu'ils ont déclarée au monde entier, de la guerre de classe contre les capitaines de bateau, les marchands et les agents du roi.

Nous sommes fascinés par la violence, mais le sang cache l'or. Nous aimons les pirates parce qu'ils sont rebelles, parce qu'ils lancent un défi aux conventions de classe, de race, de genre et de nation. Ils sont pauvres, mais ils expriment des idéaux élevés. Exploités et souvent trompés par des capitaines marchands, ils abolissent le salariat, établissent une discipline différente, pratiquent leur propre type de démocratie et d'égalité. Ils fournissent un modèle alternatif de conduite du bateau de haute mer. Les pirates s'opposent à l'élite et aux puissants de leur époque. Par leurs actions, ils deviennent les « scélérats » de toutes les nations. Ils savourent leur rôle, même si cette « vie courte et joyeuse » contient une contradiction cruelle. Plus les pirates construisent et profitent de leur existence autonome, plus les autorités sont déterminées à les détruire.

Ces hors-la-loi ont mené des existences courageuses et rebelles. Aussi longtemps qu'il faudra résister aux puissants et à l'oppression, nous devrons nous souvenir d'eux[322].

315 Hugh RANKIN note : « Alors que de plus en plus de pirates étaient capturés et pendus, la plus grande cruauté fut pratiquée par ceux qui étaient encore en vie. » Voir son ouvrage *Golden Age of Piracy,* Holt, Rinehart and Winston, New York, 1969, p. 146.

316 Lettre du gouverneur John Hart au Conseil du commerce et des plantations, 25 mars 1724. *History of Pyrates,* p. 323-327.

317 *Boston News-Letter,* 1er octobre 1724. DOW et EDMONDS, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730, op. cit.,* p. 217.

318 *History of Pyrates,* p. 588. MATHER (Cotton), *Instructions to the Living, op. cit.,* p. 44.

319 *Live of the Most Remarkable Criminals, op. cit,* p. 35. *History of Pyrates,* p. 243. *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa,* HCA 1/99, f. 105. Gouverneur Walter Hamilton au Conseil du commerce et des plantations, 19 mai 1721, CO 152/14, f. 25. *Boston News-Letter,* 2 mars et 7 mai 1719. RICHARDS (Stanley), *Black Bart, op. cit.,* p. 13.

320 DE SOUZA (Philip), *Piracy in the Graeco-Roman World,* Cambridge University Press, 1999, p. 21, 113, 137, 193, 212, 241-242. ORMEROD (Henry A.), Piracy *in the Ancient World,* University of Liverpool Press, 1924, p. 13-15.

321 *American Weekly Mercury,* 17 mars 1720.

322 Pour aller plus loin dans l'étude des liens entre le monde marin et les mouvements radicaux, lire *L'Hydre aux mille têtes,* aux éditions Amsterdam.

REMERCIEMENTS

J’ai travaillé sur ce livre par intermittence depuis 1976, moment où j’ai choisi, au cours de ma maîtrise, de traiter du sujet des pirates dans le cadre d’un séminaire de recherche avec Michael Zuckerman, à l’université de Pennsylvanie. La recherche a débouché sur la publication d’un essai en 1981 et depuis, je suis prisonnier des pirates. Il s’est rarement passé une semaine sans qu’un journaliste, un archéologue des fonds marins, un romancier, un professionnel travaillant dans un musée, un réalisateur de film ou un amateur enragé ne me contactent pour parler d’eux. J’ai, petit à petit, réalisé à quel point l’appétit culturel pour les pirates est immense, ce qui m’a incité à écrire ce livre, résumant ce que j’ai appris sur ces hors-la-loi pendant toutes ces années. Mes premiers remerciements vont à Mike pour m’avoir montré l’océan et son horizon, puis pour m’avoir poussé en direction du drapeau noir.

À travers les années, de nombreuses personnes m’ont aidé à réfléchir sur le sujet, comme récemment, en Australie. Je suis reconnaissant à Graeme Henderson et à l’équipe dynamique du Western Australia Maritime Museum de Fremantle ; à Paul Hundley et Mary-Louise Williams et l’Australian National Maritime Museum, à Sydney ; à Andrew Fitzmaurice et Shane White du département d’histoire de l’université de Sydney ; à Mark Staniforth, du département d’archéologie et d’histoire de l’université de Flinders à Adélaïde ; et à Cassandra Pybus et Hamish Maxwell-Stewart du département d’histoire de l’université de Tasmanie. D’autres discussions intéressantes ont eu lieu lors de la conférence anglo-américaine intitulée « The Sea » et organisée par l’Institute of Historical Research, à l’université de Londres ; l’International Congress for Maritime Museums à Willemstad, Curaçao ; la conférence « Calibration », organisée par la Texas A&M University Center for Humanities Research ; la conférence intitulée « Seascapes, Littoral Cultures, and Trans Oceanic Exchanges », organisée par l’American Historical Association, de Washington DC ; le CV Starr Center for the Study of the American Expérience, Washington College ; the Comparative History Seminar, Cornell University ; le département

d’histoire de l’université de l’État de New York à Buffalo ; le South Street Seaport Museum de New York ; le Mellon Foundation Sawyer Seminar intitulé « Redress in Social Thought, Law and Littérature », de l’université de Californie à Irvine ; et l’United States Merchant Marine Academy. Merci à tous ceux qui ont organisé ces événements, ainsi qu’à tous ceux qui y ont assisté et y ont posé leurs questions, en général passionnées.

Je dois remercier particulièrement les étudiants qui ont travaillé avec moi l’histoire mondiale de la piraterie, au printemps 2001, lorsque nous avons voyagé autour du monde sur le *Universe Explorer*, une université flottante. Les membres de cet équipage énergique et bigarré entraient en cours déguisés avec un bandeau noir sur l’œil, un crochet et une jambe de bois, braillant « Aaargh ! » à tout moment. Ils ont recueilli les récits des expériences des pirates dans tous les ports, et m’ont harcelé pour que j’écrive ce livre. Ils furent une source permanente d’encouragements et une preuve certaine du pouvoir du pirate dans la culture populaire, comme l’ont également été mes étudiants de l’université de Pittsburgh, tout aussi enthousiastes et talentueux, quoique moins chahuteurs.

Je suis extrêmement conscient de ma chance d’écrire ce livre à une époque où de sérieuses études sur les pirates sont menées plus fréquemment qu’auparavant. Je veux notamment parler des travaux de John C. Appleby, J.-S. Bromley, B. R. Burg, David Cordingly, Dian Murray, C. R. Pennel, Anne Pérotin-Dumon, Jo Stanley, Janice E. Thomson et Peter Lamborn Wilson. Je les remercie tous pour la valeur de leur travail. J’ai eu la grande chance de travailler avec trois des plus grands érudits du domaine de la piraterie : Joël Baer, Hans Turley, et Robert C. Ritchie. J’ai également eu le plaisir d’avoir des nombreuses et éclairantes conversations avec les regrettés Christopher et Bridget Hill, deux historiens et individus exceptionnels qui ont eu une influence majeure sur ma vie. Je me souviens également avec affection de discussions animées avec Norman O. Brown, récemment décédé, et qui fut le camarade d’études de Christopher. J’essaie de lui rendre hommage dans le chapitre VIII.

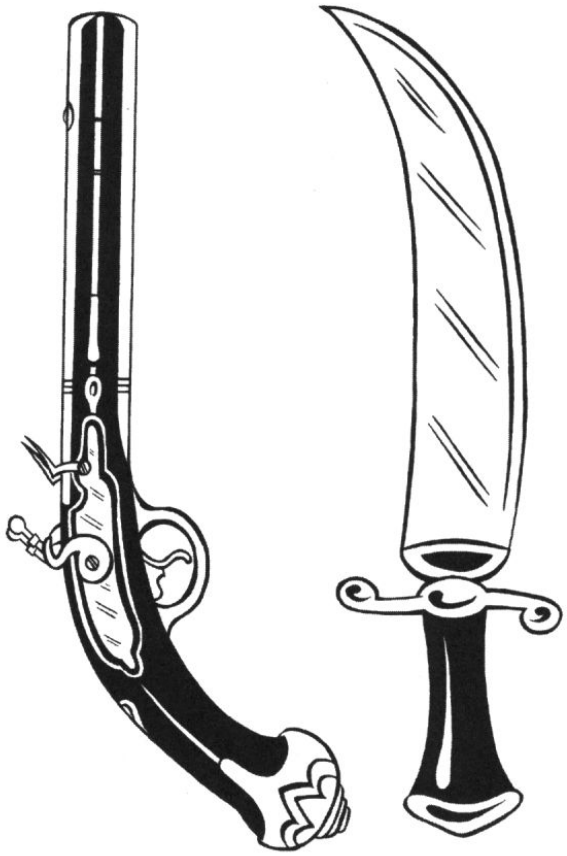
Sara Lemmond, mon ancienne étudiante, et Gabriele Gottlieb, étudiant préparant alors sa maîtrise, m’ont fourni une assistance de qualité pour les recherches, ce dont je leur suis infiniment reconnaissant. J’ai une dette particulière envers Frank Shaffer, qui m’a encouragé de nombreuses façons, notamment en construisant un fabuleux site sur Internet, dont la qualité est bien meilleure pour y attirer des visiteurs que mes talents d’auteur ! Ce fut

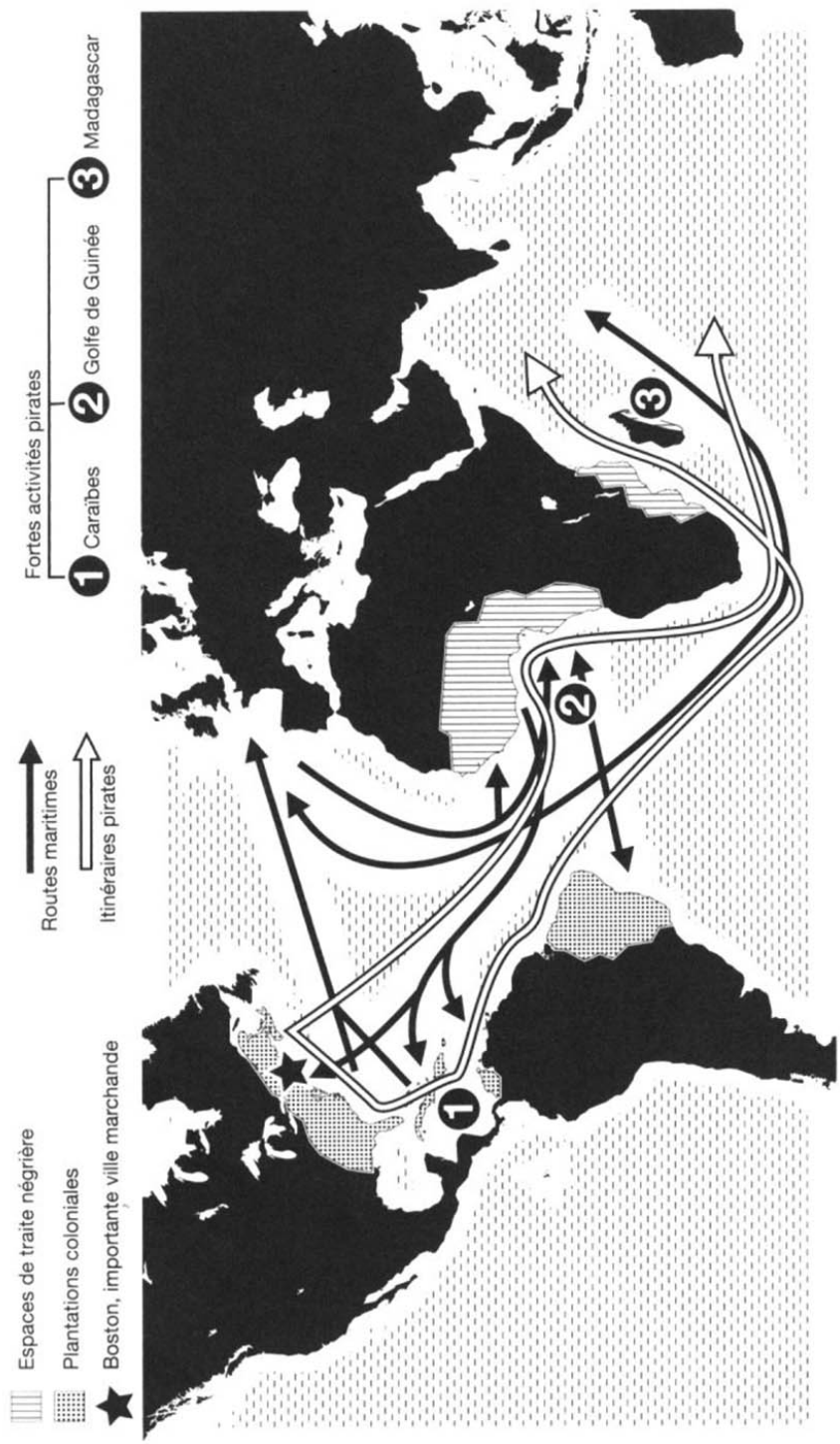
un honneur – et une riche expérience d'apprentissage – de travailler pendant toutes ces années avec Peter Linebaugh, mon coauteur pour *The Many-Headed Hydra.* Et pour terminer, je remercie chaleureusement ma famille, Wendy, Zeke et Eva, qui ont supporté avec bonne volonté mes interminables histoires de pirates. Wendy m'a aidé de manière incomparable.

Ma première incursion sur ces océans s'est faite sous la forme d'un article appelé « Under the Banner of King Death' : The Social World of Anglo-American Pirates, 1716-1726 », William and Mary Quarterly, ser. 3,38 (1981) : 203-27. Je reste reconnaissant, après toutes ces années, au superbe éditeur Michael McGiffert, qui a beaucoup appris à l'étudiant fraîchement diplômé que j'étais au sujet de l'art et de la manière d'écrire. Une version révisée de l'article cité précédemment a paru dans ce qui devrait être considéré comme l'ouvrage complémentaire à celui-ci, *Between the Devil and the Deep Blue Sea : Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, Cambridge University Press, 1987). J'ai eu pour ce livre la grande chance de travailler avec un autre excellent éditeur, Frank Smith. Je suis revenu sur le sujet des pirates quelques années plus tard, à la demande express de Bob Brugger, Margaret Creighton et Lisa Norling, quand j'ai écrit « Liberty Beneath the Jolly Roger : the Lives of Anne Bonny and Mary Read, Pirates », dans *Iran Men, Wooden Women : Gender and Seafaring in The Atlantic World, 1700-1920,* ed. Margaret Creighton et Lisa Norling (Baltimore : John-Hopkins University Press, 1996). Une version révisée de cet essai apparaît ici, avec leur permission, au chapitre VI. Un autre chapitre a été présenté lors d'une conférence aux Pays-Bas, et publié sous le nom « Hydrarchy and Libertalia : The Utopian Dimension of Atlantic Piracy in the Early Eighteenth Century », dans *Pirates and Privateers : New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries,* ed. David J. Starkey, E. S. Van Eyck van Heslinga, and J. A. de Moor (Exeter, England : Exeter University Press, 1997). Il forme la base du chapitre V du livre *The Many-Headed Hydra : Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston, Beacon Press. London, Verso, 2000), coécrit avec Peter Linebaugh. Je suis particulièrement reconnaissant envers Deborah Chasman, qui a conduit ce bateau-là au port, puis a rapidement lancé celui-ci. J'ai été très heureux de travailler avec Gayatri Patnaik, mon nouvel éditeur chez Beacon Press. J'ai

immensément profité de son intelligence, de son enthousiasme, et de son jugement pertinent en toutes circonstances. Merci à Hyla Willis pour avoir dessiné le diagramme figurant en annexes et à Dalia Geffen pour son travail de correctrice experte. Ce livre est dédicacé à deux très chers amis et camarades, Michael Jiménez et Steve Sapolsky, décédés à trois semaines d'intervalle lors d'un été qui s'avéra dramatique, en 2001. Ils furent des historiens brillants et passionnés, tous deux maîtres de l'histoire des classes populaires. Nous sommes tous plus démunis depuis leur départ, comme le sont les histoires, encore oubliées, des plus pauvres, et qu'ils auraient sans doute ramenées à la lumière.

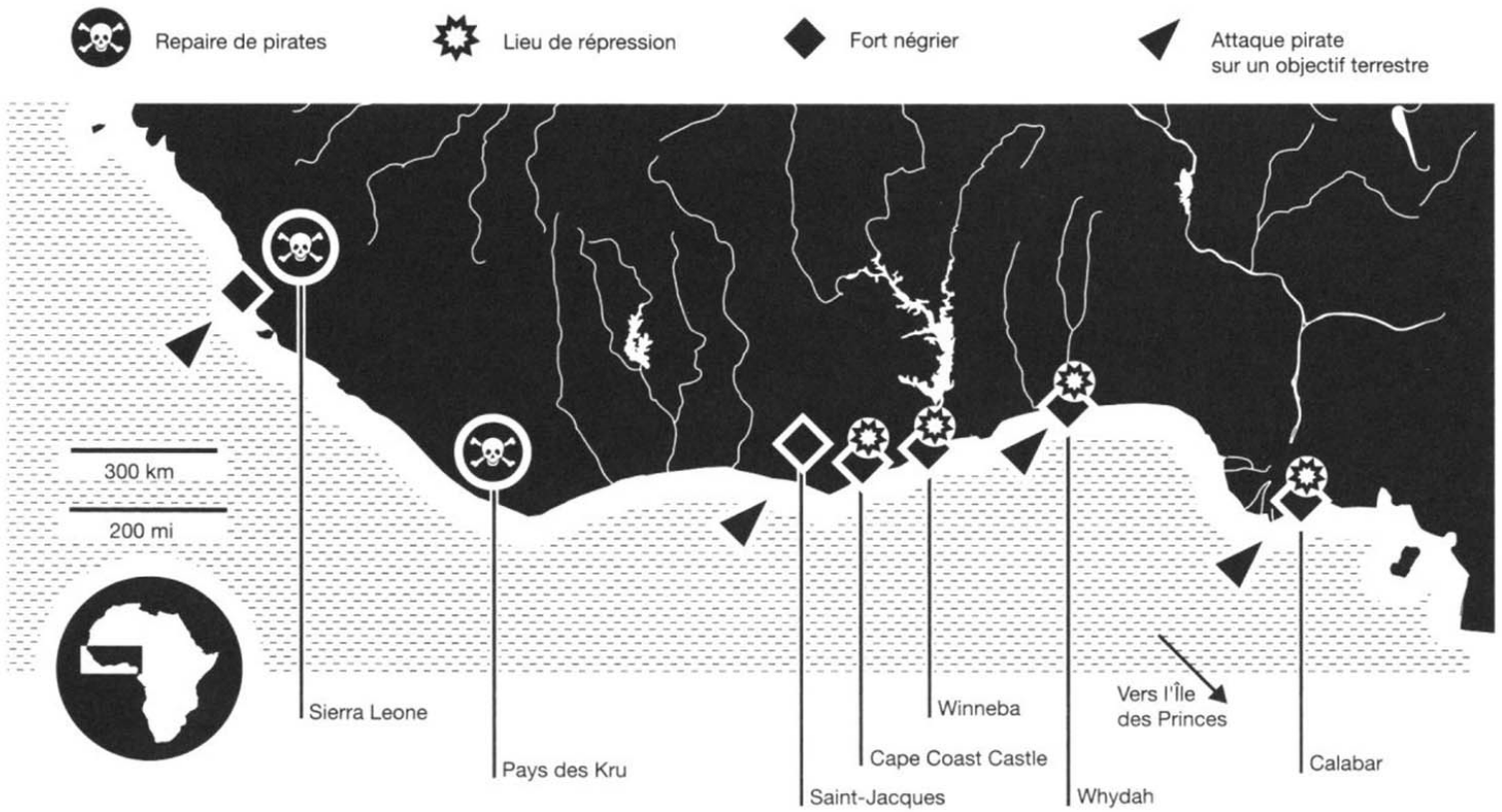
ANNEXES

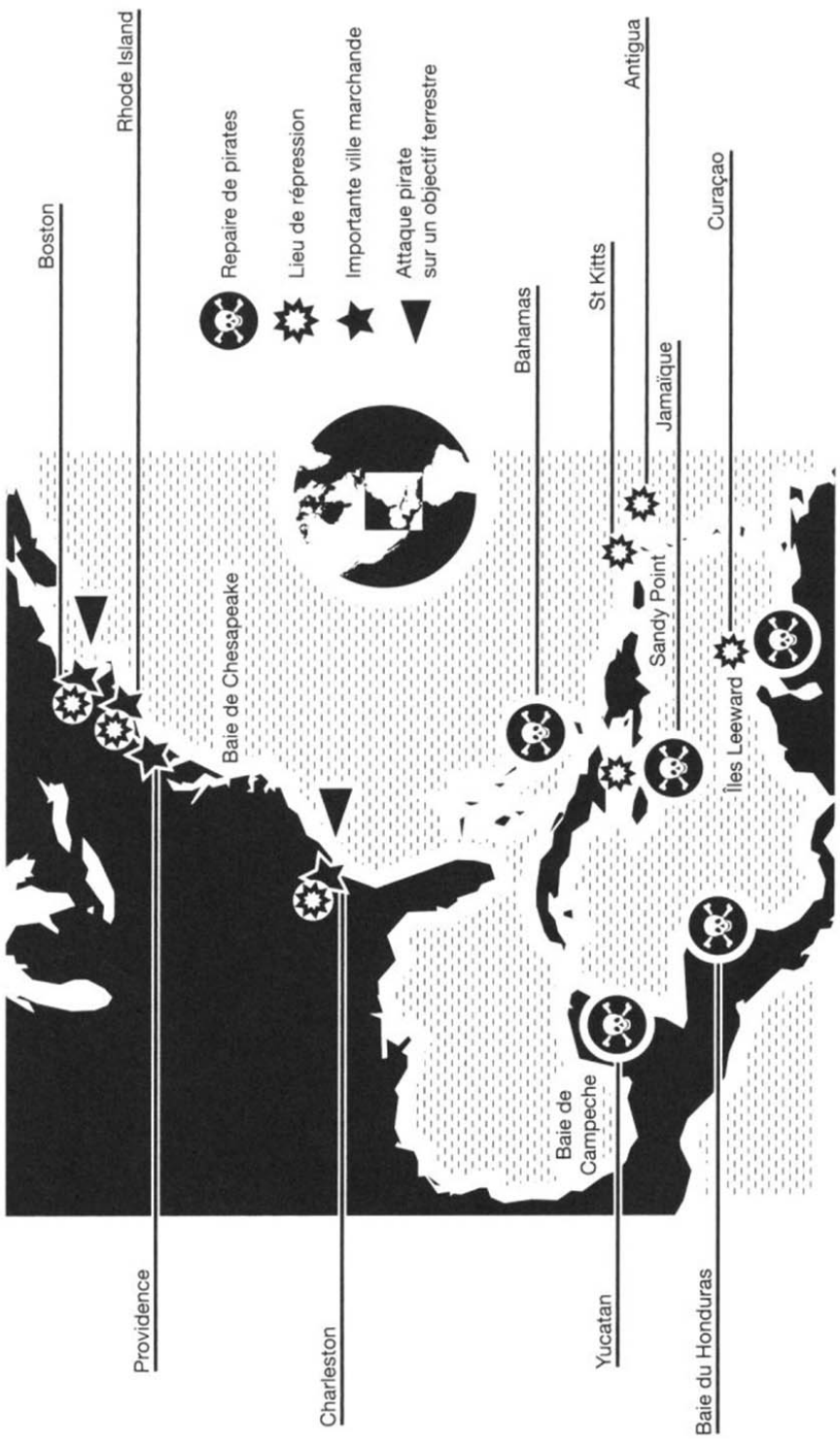




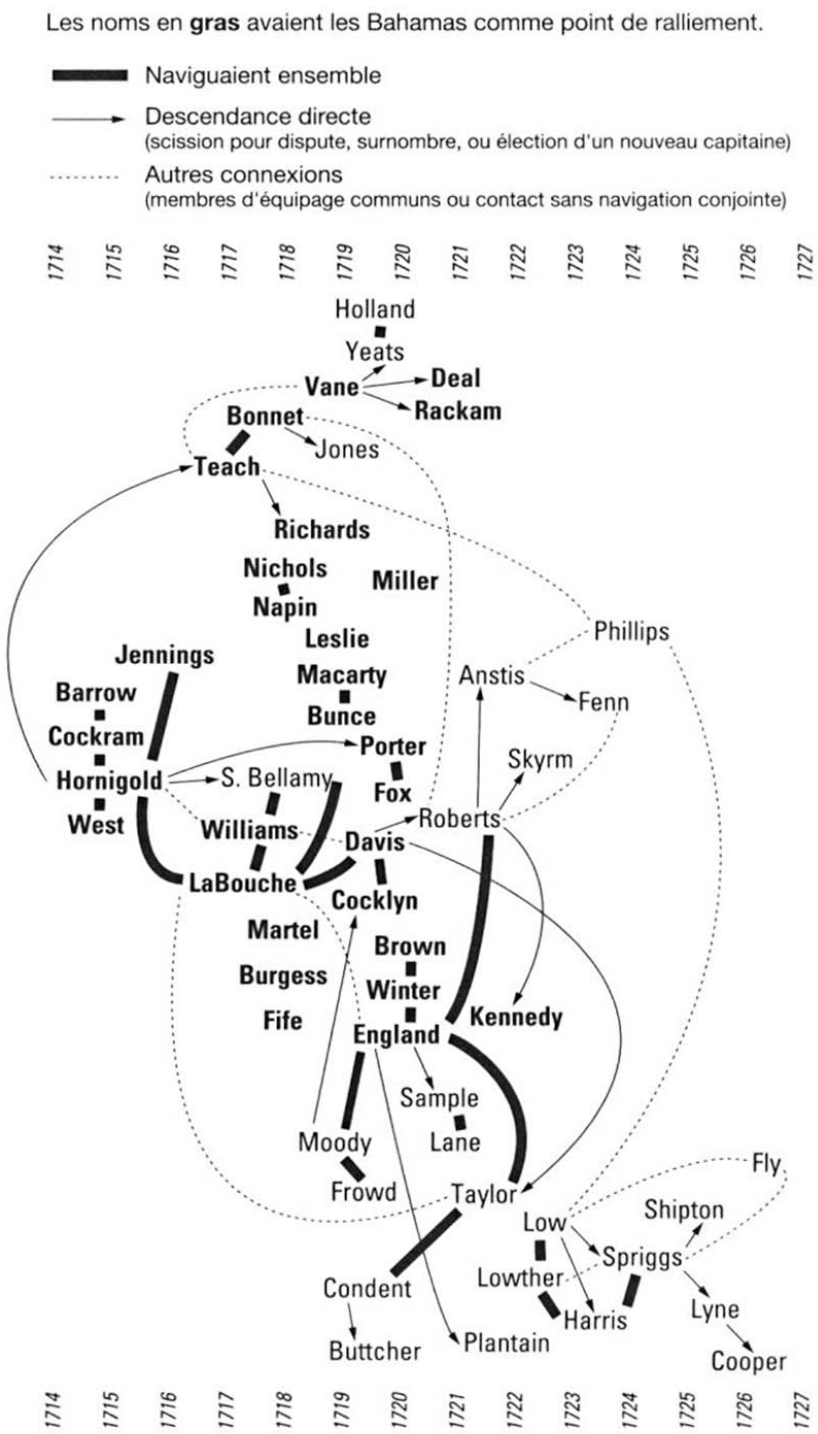
Itinéraires pirates

Piraterie et répression en Afrique de l'Ouest





Piraterie et répression aux Amériques



Liens entre les équipages pirates
de l'Atlantique, 1714-1727

ENTRETIEN AVEC MARCUS REDIKER

Par Yves Citton

Vous avez présenté l'écriture de The Slave Ship : A Human History (2007*) comme une réaction à « la violence de l'abstraction » portée par tous les exposés sur l'esclavage qui ne font état que de chiffres et de données quantitatives (p. 12). Le premier chapitre déploie des « récits » individuels. En France, un grand débat a eu lieu sur l'introduction désastreuse du storytelling à l'américaine : publicitaires, managers et politiciens nous « racontent des histoires » pour nous tromper, les récits peuvent être manipulés en tous sens et seraient des instruments de contrôle et de manipulation… J'ai écrit un livre contre cette attaque réductrice contre le storytelling, mais je serais curieux d'avoir votre réponse à la question suivante : votre écriture de l'histoire n'est-elle pas, elle aussi, une manipulation « narrative » du lecteur sous les dehors d'une histoire « humaine », un piège de conteur qui nous éloignerait de l'objectivité « quantitative » et de la scientificité historique ?*

Ma démarche de conteur n'émane pas du monde des affaires états-unien, mais plutôt de son adversaire de classe : l'ancienne et digne tradition de la classe ouvrière, incarnée par mon grand-père qui travaillait dans les mines de charbon du Kentucky et qui était aussi un excellent conteur. L'usage récent du *storytelling* par les publicitaires et hommes politiques états-uniens n'est encore qu'une manifestation du vampirisme du capital, prêt à sucer du sang par tous les moyens qui lui rapporteront du profit, même quand il s'agit du sang de son propre ennemi de classe. Tous mes livres font partie de l'histoire « vue d'en bas[323] », expression qu'a forgée le grand historien de la révolution française Georges Lefebvre. Que j'écrive sur les pêcheurs en haute mer, envisagés comme les premiers représentants du prolétariat moderne, sur les marins, sur les esclaves, sur ces « équipages bigarrés » qui

ont incarné l'Atlantique révolutionnaire, ou encore sur les pirates qui, en mer, ont bâti un ordre social alternatif, j'ai toujours tenté de recueillir les récits et la compréhension qu'avaient d'eux-mêmes les travailleurs qui ont construit le monde dans lequel nous vivons.

Je ne me retrouve pas du tout dans l'opposition entre « histoire humaine » et « science objective ». *The Slave Ship* relève de l'objectivité scientifique dans la mesure où il se base sur des preuves, citées et référencées, que tout lecteur ou chercheur peut aller vérifier pour interroger les interprétations que j'en ai faites. La sélection des récits est elle-même scientifique. Elle s'appuie sur leurs liens et leur cohérence avec d'autres éléments factuels. J'ajouterais même que certains récits non académiques sont souvent « scientifiques » – ils s'appuient sur des expériences réelles et permettent la plupart du temps d'en tirer des enseignements pratiques, comme le note Walter Benjamin dans son brillant article « Le Conteur ». La racine du mot « scientifique » vient de *scientia,* le savoir, qui est en fait toujours pluriel et dont certains types sont plus dangereux que d'autres. Le type de savoir le plus subversif est selon moi celui qui délimite le savoir que la population laborieuse a établi pour elle-même alors qu'elle luttait contre des circonstances qu'elle n'avait pas choisies.

Les récits de *The Slave Ship* s'appuient sur trente ans de travail à partir d'archives maritimes, judiciaires, de correspondances, de mémoires, d'articles de journaux, c'est-à-dire tout document qui me permettait de comprendre ce que les membres de l'équipage pensaient, disaient et faisaient. Ces sources ont été pour moi une manière d'écrire *contre* ces approches qui absorbent les sujets humains dans un système abstrait, dissimulant par là l'extrême violence sur laquelle était fondé ce système. Le fait que l'on retrouve tant de méthodes d'analyse de l'économie contemporaine dans la manière dont les marchands d'esclaves du XVIII^{e} siècle écrivaient et pensaient leur activité m'a frappé : ce n'est pas une simple coïncidence. Pour ce livre, j'ai simultanément utilisé des données et des analyses quantitatives, à partir des Archives transatlantiques du commerce d'esclaves, qui fournissent des renseignements sur presque 35 000 déportations d'esclaves. En mettant l'accent sur les aspects humains de ce commerce, je me suis contenté d'affirmer à nouveau la thèse de l'anthropologue marxiste Eric Wolf : « Le monde des hommes constitue une multiplicité, une totalité de processus interdépendants, et les recherches qui décomposent cette totalité, en échouant à la reconstruire, travestissent le

réel[324]. » L'empirisme abstrait, comme le dit Charles Wright Mills, est tristement célèbre pour sa prétention à décomposer le réel en se concentrant sur une partie et en arguant que cette partie seule importe. C'est exactement ce en quoi consiste la « violence de l'abstraction ».

Est-ce que cette démarche de résistance à la « violence de l'abstraction » donne à voir une barrière infranchissable entre l'écriture de l'historien et l'art du récit littéraire ? Pour être un historien « humain » (ou humaniste), ne faut-il pas être un peu romancier ? Les romanciers ne sont-ils pas les seuls historiens humains (ou humanistes) authentiques ?

La frontière entre l'histoire et le récit littéraire s'est brouillée ces dernières années, avec des effets assez mitigés. Le mauvais côté de la chose est que l'analyse structurelle a dans une large mesure déserté l'histoire sociale et culturelle. Par exemple, la microhistoire, qui s'intéresse aux individus, au temps, à l'espace, sous-estime souvent des forces plus profondes qui façonnent ces coordonnées. Dans mon travail sur l'histoire de la rébellion d'Amistad en 1839, j'explore les histoires des individus qui allaient devenir les rebelles – comment ils avaient été réduits en esclavage au sud de la Sierra Leone –, mais en mettant l'accent sur la manière dont leur sort était partiellement déterminé par les marchands londoniens, les fonctionnaires gouvernementaux de Séville, les rois côtiers d'Afrique de l'Ouest, les marchands d'esclaves de Baltimore, les planteurs de La Havane et le marché mondial du sucre, lui-même influencé par chacun de ces acteurs. L'historien doit avoir le regard du romancier sur ses personnages, le décor et les détails éclairants, mais il doit aussi replacer tous ces éléments dans un contexte plus large. Tout bon historien, comme tout conteur doué, raconte une grande histoire dans une petite histoire.

Le récit littéraire peut rapprocher l'histoire de la vie des peuples, démocratiser l'histoire pour ainsi dire, pour qu'elle se départisse de sa spécialisation ou de son élitisme, qu'elle soit accessible au plus grand nombre, plus populaire. De ce point de vue, mes maîtres sont E. P. Thompson et Christopher Hill, tous deux pionniers de l'« histoire vue d'en bas ». Ils sont les auteurs de remarquables histoires humaines, lues par le grand public aussi bien que par les universitaires. Leur succès s'explique en ce qu'ils ont fait de la littérature, de la poésie et du folklore des enjeux centraux, et que, de plus, ils écrivaient clairement, avec vigueur et élégance.

En avril 2008, je suis intervenu au séminaire « The Slave Ship in History and Literature » avec Barry Unsworth, l'auteur du roman sur le commerce d'esclaves qui a reçu le Booker Prize, *Sacred Hunger* (1993). Nous avons discuté de nos manières de mettre à profit l'écriture et la recherche pour exposer ce sujet difficile aux lectorats britannique et états-unien, où la mémoire de ce terrible commerce a été largement refoulée. Nous en avons conclu que nos deux projets étaient, en dernière analyse, plutôt similaires, mais que l'imaginaire de l'historien est plus contraint, plus discipliné par les preuves qui ont survécu au temps. Barry avait conduit de très nombreuses recherches, mais au final, il était libre de façonner ses personnages, ses dialogues et ses événements. Ce n'était pas mon cas.

Je travaille en ce moment même avec la dramaturge Naomi Wallace, qui écrit une pièce sur un événement particulier dont traite *The Slave Ship* : la décision prise en 1791 par un riche capitaine négrier, marchand et plus tard sénateur de Rhode Island, James DeWolf, d'attacher une femme africaine malade à une chaise et de la jeter par-dessus bord pour l'assassiner et éviter qu'elle ne contamine d'autres esclaves, et sauver ainsi quelques profits lors de son voyage. Naomi pourrait dire que l'histoire est un art plus élevé que le théâtre, mais il est incontestable qu'elle a toute une latitude dans sa pièce pour explorer les dimensions émotionnelles et politiques de cet événement. Mon souhait serait que les historiens, les romanciers, les poètes et les dramaturges utilisent chacun les méthodes des autres pour explorer les mêmes sujets. Ils produiraient des genres différents mais peut-être complémentaires de savoir, tous propices à améliorer notre compréhension du passé et du présent.

Je travaille aussi avec un producteur basé à Los Angeles, Alessandro Camon, et Lions Gate Entertainment, sur une adaptation de mon livre *Pirates de tous les pays. L'Âge d'or de la piraterie atlantique (1716-1726)* pour une série télévisée à grande audience : il ne s'agit donc pas d'un documentaire, ce qui représente un défi pour moi, en tant qu'historien. Notre objectif était de réaliser la toute première émission télévisée à rendre compte de la piraterie en associant réalisme social et précision historique, c'est-à-dire en substituant l'histoire réelle, avec les aspects les plus durs, les plus sanglants et les plus déchirants de la lutte de classe en mer à la traditionnelle mythologie hollywoodienne romantique. J'ai commencé par écrire un synopsis du film à partir de mon livre, pour construire une sélection de personnages historiques et une intrigue solide. Tout ce qui

figurait dans ce synopsis ne correspondait pas nécessairement à un événement passé, mais nous étions d'accord sur l'importance, pour des raisons d'exactitude historique, de n'introduire que ce qui *aurait pu* arriver dans l'univers matériel singulier où ont vécu marins et pirates. Tout cela implique de faire bouger les lignes entre histoire et récit.

Plus encore que les romanciers, les poètes semblent être au centre de votre manière d'entendre et d'écrire l'histoire.

La poésie occupe effectivement une place centrale dans *L'Hydre aux mille têtes,* un livre que Peter Linebaugh et moi avons écrit sur le prolétariat bigarré de l'Atlantique des années 1600 aux années 1830. On en trouve dans quasiment tous les chapitres, à presque cinquante reprises dans un livre qui commence par un poème de William Shakespeare (*La Tempête*) et finit sur les mots de William Blake (« Tigre ! Tigre ! »). Les poètes canoniques ou les plus connus (Shakespeare, Milton, Blake, Shelley) côtoient des poètes prolétaires largement inconnus (Thomas Spence, Joseph Mather, et le très prolixe « poète anonyme », l'un des noms de plume privilégiés par les femmes pendant des siècles). Des poètes contemporains comme Aimé Césaire viennent condenser certains thèmes et idées, comme par exemple celle d'une continuité souterraine de la résistance.

La poésie rapproche l'historien de l'expérience et de la conscience des populations laborieuses et lui permet d'évoquer des personnes, des lieux et des événements de façon dynamique et pluridimensionnelle. Le poète-marin James Field Stanfield a su créer des images mémorables et très frappantes dans son poème épique « The Guinea Voyage » et dans ses lettres sur la vie à bord d'un négrier : il y décrit par exemple un second, malade, à deux doigts de mourir, étendu contre l'armoire à pharmacie, ses longs cheveux sales étalés sur le pont. Il dépeint l'effroyable mise en esclavage, les coups de fouets et la mort d'une femme africaine, Abyeda. De telles images arrêtent le lecteur avec la même efficacité qu'un objet surréaliste, dévoilant par les moyens de la poésie d'importantes connexions, relations, parallélismes, harmonies… Christopher Hill a par ailleurs écrit la chose suivante : « La bonne histoire – romanesque – est comparable à une poésie rétrospective. Il y est question de la vie telle qu'elle est vécue – autant qu'il est possible de la recapturer[325]. »

La poésie écrite par des travailleurs est peut-être rare, mais la poésie qui s'appuie sur l'action, sur la résistance des travailleurs est abondante, on la trouve presque partout. Mon grand-père m'a aussi appris à la chercher. J'ai par exemple découvert un poème en un seul mot dans un essai écrit par Silas Told, un marin devenu méthodiste, qui décrit un événement dramatique survenu à bord du négrier *Loyal George* en 1727. Un futur esclave décide d'y mourir en faisant une grève de la faim. Le capitaine Timothy Tucker essaie de le forcer à manger. Il le fouette jusqu'au sang. Il menace de le tuer. L'anonyme ne prononce qu'un seul mot : *adomma,* ce qui signifie : « qu'il en soit ainsi ». Le capitaine Tucker le menace avec un pistolet chargé sur sa tempe, et le somme de manger à nouveau. Là encore : *adomma.* Le capitaine tire et fait jaillir le sang, mais l'homme continue de le regarder droit dans les yeux en refusant de tomber. Le capitaine jure, demande un autre pistolet, et tire sur l'homme une seconde fois. Il refuse encore de tomber, à la stupéfaction générale de tous ceux qui assistaient à la scène. Un troisième coup de feu finit par le tuer, mais, à cet instant précis, une insurrection éclate parmi les esclaves, inspirés par sa résistance et le traitement qu'il a dû subir.

Il est impossible de déterminer combien des centaines de personnes qui ont assisté à cet incident ont fait le choix, comme Silas Told, d'en raconter l'histoire, ponctuée par le mot *adomma.* Je suppose que beaucoup l'ont racontée dans plusieurs langues, dans les plantations, dans les ateliers des villes, sur les docks, sur les navires, pendant des années. Cet homme africain anonyme donne une illustration très précise de la définition de la poésie proposée par Ann Lauterbach : « La poésie est l'aversion pour ce qui affirme son pouvoir. La poésie est ce qui résiste à la domination[326]. » C'est une donnée cruciale de l'histoire vue d'en bas.

J'aime l'idée que l'histoire doive être « entendue ». C'était une idée particulièrement importante dans l'écriture de *The Slave Ship.* Je n'ai vraiment commencé à comprendre mon sujet que quand j'ai pu imaginer sa *sonorité* – pas seulement le vent dans la voilure et les grincements des mâts, qui sont le fond sonore de tous les bateaux faits de bois, mais le terrible claquement du fouet à neuf lanières, les ordres des officiers aux marins aboyés d'une voix rauque, les gémissements ténus des malades et des mourants sous les ponts, les chants funestes des femmes captives, les chuchotements désespérés de la conjuration ; pour faire court, la cacophonie sauvage de l'humain et de l'inhumain à bord d'un donjon à flots. Plus

j’arrivais à imaginer le son du navire, plus il m’était facile de le voir, de le décrire, de le rendre abordable.

L’intérêt pour la poésie encourage l’écoute attentive. Je me souviens avoir entendu, à l’époque où j’étais étudiant, une sévère recommandation à propos des sources de première main et des archives : « Continuez jusqu’à ce que vous entendiez des voix. » Bien qu’à l’époque elle m’ait fait l’effet d’un sermon en faveur de la schizophrénie, j’en ai progressivement compris les tenants : humanisez les sources, humanisez le récit. Apprenez à écouter. Et en effet, même si la restitution de ces voix a été un objectif central de l’histoire vue d’en bas dès ses débuts, les conteurs avaient une avance considérable sur nous.

Dans la mesure où ceux que j’étudie ne se sont pas toujours exprimés au travers de documents de leur propre confection, il n’est pas toujours évident de les entendre. C’est l’éternel défi de l’histoire vue d’en bas, et beaucoup de très bons livres l’ont relevé avec succès. J’ai essayé d’écouter en me concentrant sur le sens des mots. J’ai passé un temps fou à vérifier les significations précises à chaque période dans l’*Oxford English Dictionary.* En tant que spécialiste du XVIII^{e} siècle, j’apprécie tout spécialement les mots et les significations que l’on trouve dans *A Classical Dictionary of the Vulgar Tongue*, compilé par Francis Grose et publié pour la première fois en 1785. Au cours de l’écriture de *Between the Devil and the Deep Blue Sea,* une étude des marins en haute mer de la première moitié du XVIII^{e} siècle, j’avais toujours à portée de main ces merveilles que sont les dictionnaires maritimes pour m’aider à saisir les conditions matérielles, le travail coopératif et les communications propres aux prolétaires marins. J’ai aussi été attentif aux discours de marins que j’ai pu trouver et à leurs propres traditions de *storytelling.* L’art de raconter de longs récits est en soi une forme poétique.

J’ai particulièrement apprécié la manière dont vous avez parlé du caractère potentiellement « inauthentique » du fameux « récit d’esclave » d’Olaudah Equiano : vous écrivez que même s’il n’a fait que rassembler des récits de victimes « réelles » du négrier (et qu’il ne venait pas lui-même d’Afrique comme il le prétendait), son autobiographie/autofiction n’en est pas moins valable, à partir du moment où elle se fait alors la voix des sans-voix, la gardienne d’une histoire commune (p. 109). Quelles sont les conséquences d’une telle position ? L’histoire est-elle transindividuelle par

nature ? Sommes-nous tous, ou pourrions-nous tous devenir des passeurs de récits plus larges que notre expérience individuelle ? Est-ce que cela n'ajoute pas une dimension supplémentaire d'avoir vécu sur le négrier (plutôt que rapporter des discours sur cette expérience) ? Ce questionnement nous renvoie à la recherche récente de Rachel Danon sur l'inexistence de récits d'esclaves en langue française. En l'absence d'un témoignage direct, elle doit travailler sur la manière dont les écrivains européens ont représenté l'expérience des esclaves marrons – et il est évident qu'ils l'ont fait sans avoir été eux-mêmes Africains, esclaves, enchaînés et fouettés. Qu'en serait-il s'il s'avérait que l'auteur de l'autobiographie d'Equiano était un philosophe anglais ?

Écrire l'histoire – comme se souvenir et faire l'histoire – est très certainement une activité transindividuelle. Il s'agit à chaque fois d'une entreprise collective. Nous sommes tous des passeurs de la grande et de la petite histoire. Nous étudions et nous apprenons pour étendre l'horizon de notre expérience propre – qui, à elle seule, est limitée –, pour étendre les histoires dont nous sommes porteurs. L'une des sources d'inspiration de *The Slave Ship* a été la campagne de soutien pour l'ancien membre des Black Panthers, et désormais prisonnier politique, Mumia Abu-Jamal, qui se trouve dans le couloir de la mort depuis maintenant presque trente ans pour un crime qu'il n'a pas commis. Frappé par la surreprésentation des Africains-Américains dans le couloir de la mort aux États-Unis au cours de l'une de mes visites à Abu-Jamal, je me suis mis à réfléchir aux relations historiques qu'entretiennent la race et la terreur. Je me suis rendu compte que je pouvais étudier l'origine de cette relation en m'intéressant au négrier, où la terreur a créé la race. *The Slave Ship* est parti d'un travail militant avec des personnes qui étaient précisément à l'avant-garde de la lutte contre la terreur de classe et de race.

J'ai écrit à propos du négrier sans avoir jamais été enchaîné, fouetté, terrorisé, comme l'étaient les esclaves d'Afrique, et sans avoir jamais connu personne qui entre dans ces catégories. Mais j'ai milité au sein d'un mouvement de base qui travaille à l'abolition de la peine de mort racialisée – héritée de l'esclavage – et j'ai vu de très près ce que le complexe industriel et carcéral états-unien pouvait nous apprendre sur la race et la terreur. J'ai pris une décision en conséquence : j'utiliserais ces expériences pour m'instruire autant qu'il était possible à propos de ceux qui

vivaient sur les négriers, pour écrire leur histoire. Cela voulait dire vivre avec l'horreur et l'abjection pendant quatre années et la raconter avec autant de vivacité et d'authenticité que je le pouvais. « *Make it real to the people* », comme l'aurait dit Mumia. Un jour, j'ai appris qu'une salle de ventes avait mis aux enchères une paire d'entraves d'un négrier. Ces chaînes avaient été trouvées dans une plantation de Caroline du Sud, et dataient des années 1780. Je me suis posé beaucoup de questions. Devais-je acheter ces entraves au risque de participer au « marché » de si funestes instruments ? Devais-je dès lors m'y refuser ? J'avais pu voir de telles chaînes dans les musées, mais je n'en avais jamais eu dans mes propres mains. J'ai donc décidé d'acheter ces fers, en pensant que cette acquisition m'aiderait à comprendre mon sujet.

Quand j'ai reçu ces chaînes, je les ai prises avec moi partout où j'allais pendant à peu près une semaine. J'ai pu voir leur conception, à la fois simple et malveillante, sentir leur texture et leur poids, entendre leur bruit quand elles étaient laissées vacantes. J'ai vu l'oxydation laissée par le frottement des chevilles qui avaient été enserrées dans ses attaches de fer. Je pouvais même voir combien la tige qui tenait ces attaches pouvait blesser le tendon d'Achille des personnes qu'on avait réduites en esclavage ; combien il était douloureux de se déplacer, même de façon concertée, avec la personne à laquelle on était attaché. Je pouvais imaginer les irritations provoquées par le fer sur les chairs anémiées durant les longues semaines de traversée de l'Atlantique. Ces chaînes m'ont rendu cette thématique plus palpable encore – et quand j'ai fini mon livre, j'ai fait don de ces entraves à un musée, en stipulant qu'elles devaient être installées de telle sorte à ce que les visiteurs puissent les toucher et les « ressentir ». Les artefacts matériels sont eux aussi porteurs d'histoires.

Si l'histoire d'Equiano avait été écrite par un philosophe britannique – c'est-à-dire, si le philosophe en question s'était rapproché de ceux qui ont fait l'expérience du commerce d'esclaves, et s'il avait prêté une oreille attentive à leurs récits –, je l'aurais utilisée de la même façon. L'abolitionniste anglais Thomas Clarkson a fait quelque chose comme ça : il a voyagé des milliers de *miles* à cheval dans différentes villes portuaires de Grande-Bretagne pour trouver les marins du commerce d'esclaves et recueillir leurs perceptions respectives de la traite. Les marchands de Liverpool ont essayé d'assassiner Clarkson pour avoir osé faire la collecte d'un si dangereux savoir de classe, mais ils ont échoué, et, en essayant

d’intenter à sa vie, ils n’ont fait que renforcer sa détermination à trouver et à s’adresser à d’autres marins pour continuer son travail. La manière dont ces marins ordinaires ont éduqué Clarkson, et dont ce dernier a alors pu se saisir de ces expériences pour en éduquer d’autres, a joué un grand rôle dans ma propre compréhension de l’histoire. Très concrètement, le jeune homme aisé, diplômé de Cambridge, est devenu le gardien d’un terrible héritage, une sorte de griot – les dépositaires de la tradition orale en Afrique occidentale – de ce qu’on a pu appeler la « tribu des marins », exactement comme ce qu’avait fait Equiano avec les esclaves.

Dans votre tentative de restituer le « corps prolétaire » dans L’Hydre aux mille têtes, je *vois l’intention de recomposer les organes disjoints d’un corps qui existait déjà au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècles – tandis qu’une certaine orthodoxie voudrait dater son apparition au XIX^e^ siècle. Vous montrez qu’un nombre incalculable de mécanismes de pouvoir ont essayé de « séparer » des personnes dont la coopération et la solidarité étaient perçues comme un danger potentiel, mais peut-on réellement parler d’un « corps prolétaire » ? En d’autres termes : est-ce qu’il y a bien une seule hydre derrière ces mille têtes ? Quelle est la pertinence de défendre une telle unité ? Est-ce que cette hypothèse nous permet de mieux saisir et de mettre à profit l’unité du « prolétariat » du XXI^e^ siècle ? Est-ce que l’art du storytelling n’est pas précisément ce dont on a besoin pour reconstituer l’unité d’un corps prolétaire du passé – pour construire celui du futur ?*

Quand nous avons travaillé sur le livre à propos du prolétariat de l’Atlantique du XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, Peter Linebaugh et moi avons vu les classes dominantes européennes, avec leur éducation classique, se présenter comme Hercule combattant une « hydre aux mille têtes » alors qu’ils posaient les jalons du système capitaliste global. Les têtes de l’hydre étaient composées des bandes insoumises de serviteurs européens sous contrat, d’Africains réduits en esclavage, de soldats et de marins mutins, de femmes échevelées, de religieux radicalisés, d’émeutiers urbains, de travailleurs d’industrie grévistes, et de bien d’autres encore – une équipe très bigarrée. Les dominants mettaient en scène un monstre mythique afin de rendre compte, pour eux-mêmes, de la réalité de cette résistance mobile, diverse, en perpétuel changement – et l’allégorie du démembrement d’une créature leur a servi d’analogie pour mettre en place un processus social

disciplinaire. Le problème auquel ils ont dû faire face est que les décapitations sanglantes ne fonctionnaient pas toujours.

Comme le mythe le stipule d'ailleurs, les dominants coupaient une tête ici, il en repoussait deux autres ailleurs. Ce qui était au départ une métaphore venue d'en haut est donc devenu un concept pour comprendre, par le bas, cette circulation de la résistance d'un groupe et d'un espace social à un autre.

La genèse du corps de cette hydre s'explique par le processus fondamental dont toutes les têtes ont eu à souffrir d'une manière ou d'une autre : l'expropriation de la terre, ou ce que Karl Marx appelait « accumulation primitive ». Le propriétaire se mettait à enclore son terrain, forçant le paysan irlandais à errer sur les routes et les chemins pour sauver son intégrité physique et morale. Les rois côtiers africains, alliés des marchands européens, organisaient des expéditions militaires pour réduire en esclavage la plèbe et la vendre aux négriers. L'appropriation des terres, la dépossession légalisée et la guerre ont créé les prolétaires dont le travail, dans de nouveaux agencements coopératifs, allait être redéployé dans d'autres lieux et exploité à travers tout l'Atlantique, pour nourrir l'économie capitaliste naissante. Le chemin vers le travail, salarié ou non, au service du marché mondial, était jalonné de potences et de fouets. Le corps collectif était ainsi formé par le double processus d'expropriation et d'exploitation.

Ce que nous avons découvert, c'est que ce corps a été démembré par les concepts modernes de classe, de race et de nation, qui ont tous obscurci les connexions et les unités du passé et du présent. Notre histoire a été enterrée, comme l'a écrit Peter, dans les cryptes de l'économie, de la nation et de l'ethnicité. Pour retrouver cette histoire cachée de la résistance transnationale, nous devions remonter à un temps où n'avaient pas encore cours la définition moderne (industrielle) de la classe ou les définitions modernes de la race et de la nation. L'un de nos objectifs principaux en écrivant ce livre était de suggérer que les travailleurs n'avaient pas toujours été divisés comme ils ont pu sembler l'être. Il peut être utile de savoir que des hommes et des femmes de « couleur » et de culture diverses ont lutté ensemble à différents moments du passé, défiant les discours de notre sens commun moderne sur les possibles politiques. Il nous a semblé important aussi de rappeler que nous devons presque toute idée convenable et adéquate de la politique émancipatrice que nous avons conservée à une lutte

passée, et même à plusieurs. Les idées pratiques de l'égalité, de la démocratie, du communisme et de l'abolitionnisme ne sont pas nées dans le cerveau de philosophes ou d'hommes d'État, mais plutôt dans les actes de la population laborieuse, qui a en retour souvent inspiré les philosophes et politiciens dissidents – et parfois même dominants. Peter et moi voulions montrer que le prolétariat a une histoire intellectuelle, plusieurs idées anciennes et d'incessantes innovations à son actif, et que les histoires qui le traversent et l'ont traversé pourraient nous être utiles dans nos luttes au présent. La mondialisation capitaliste est vieille de plusieurs siècles. Notre résistance l'est aussi.

Propos recueillis par Yves Citton.
Entretien initialement publié dans La Revue des livres, *numéro* 2, *novembre 2011*.
www.revuedeslivres.fr

---

323 Georges Lefebvre, *Études sur la Révolution française*, Paris, Presses universitaires de France, 1954, p. 20.

324 Eric Wolf, *Europe and the People without History,* Berkeley, University of California Press, 1982, p. 3.

325 Christopher Hill, *The English Bible and the Seventeenth-Century Revolution,* Londres, Allen Lane, 1993, p. 437-438.

326 Ann Lauterbach, « Links Without Links : The Voice of the Turtle », in *American Poetry Review,* n° 21, 1992, p. 37-38.

NOUS CONSIDERONS LA PRISON COMME LE NAVIRE NÉGRIER MODERNE

Selon Marcus Rediker, « l'histoire, pour être intéressante, doit être une histoire d'en bas ». Spécialiste de la piraterie, du prolétariat maritime et de la traite négrière, l'historien américain a jeté l'ancre à Paris pour une escale automnale. *CQFD* l'a rencontré le 21 novembre 2013, dans l'ambiance chaleureuse du Lieu-Dit, à Ménilmontant, à l'occasion de la sortie de son dernier livre *À bord du négrier – Une histoire atlantique de la traite* (Le Seuil, 2013).

CQFD : Pourriez-vous revenir sur le courant historique dont vous vous revendiquez ?

Marcus Rediker : L'« histoire d'en bas », également appelée *« people's history* » et *« radical history* », s'intéresse à la façon dont les mouvements populaires ont fait l'histoire. Ce courant de recherche a pour objet la manière dont des individus qui sont normalement mis à l'écart du récit historique peuvent y être à nouveau intégrés.

J'ai été influencé par trois écoles d'historiens militants anglais, américains et afro-américains. L'un des livres de référence de cette tradition est l'ouvrage de E. P. Thompson, *La Formation de la classe ouvrière anglaise.* Il existe aussi une histoire d'en bas américaine qui nous vient de la New Left, des groupes radicaux des années 1960 et 1970, ainsi que d'historiens comme Staughton Lynd, professeur à l'université Yale et qui alla en 1966 au Vietnam au nom du mouvement antiguerre américain. Il fut immédiatement viré de Yale, puis tenu à l'écart du monde universitaire, ce qui ne l'empêcha pas d'écrire plusieurs excellents ouvrages. Enfin, il existe un troisième courant, bien souvent ignoré, associé à la diaspora africaine : notamment avec C. L. R. James et son livre *Les Jacobins noirs*, sur la révolution de Saint-Domingue ; également le marxiste noir W. E. B. Du Bois ; ou enfin Walter Rodney, auteur de *Et l'Europe sous-développa l'Afrique.*

Vous n’avez pas évoqué l’historien anglais Christopher Hill…

Oui, Christopher Hill a été une personne extrêmement importante pour moi. Son livre *The World Turned Upside Down : Radical Ideas During the English Révolution* a été essentiel. Il soutient que les origines du communisme, avec un petit « c », ne sont pas à chercher chez Babeuf pendant la Révolution française, mais dans les groupes de religieux radicaux qui, au milieu du XVII^{e} siècle, voulaient réclamer les communs *(« commons »)*, abolir le travail salarié, le mariage et la propriété privée. Ils ont donc produit une littérature pamphlétaire extraordinairement riche, pleine de ces idées radicales que ma génération pensait naïvement avoir inventées, comme l’amour libre, par exemple. J’en suis venu à bien connaître Hill, qui nous a beaucoup encouragés avec Peter Linebaugh, qui fut son élève, pour écrire *L’Hydre aux mille têtes*, un livre qui, précisément, essayait de relier son travail sur les courants radicaux au XVII^{e} siècle à celui de Thompson sur le XVIII^{e} et le XIX^{e} siècles.

Il y a aussi ce lien historique entre la discipline imposée à bord des navires au XVIII^{e} et l’organisation de l’industrie capitaliste.

C’est ce point important qui a permis à mes premiers livres d’avoir un impact sur la recherche historique, parce qu’ils cherchaient à mettre au jour la continuité de la discipline sociale. Marx disait qu’au début de la Révolution industrielle les ouvriers étaient disciplinés comme des soldats. On pourrait aussi bien dire comme des marins, parce que les diverses formes de discipline sociales dans la guerre ou le commerce furent en réalité essentielles à la construction du système capitaliste avant même le développement des usines. Il nous faut donc penser à la classe ouvrière comme si elle avait une histoire beaucoup plus longue que son acte de naissance avec la Révolution industrielle. Cela permet d’intégrer l’histoire de l’esclavage à celle du capitalisme et de penser la classe ouvrière comme, dès le départ, multiraciale et multiethnique. Ce qui est très précieux, car on peut ainsi se débarrasser du carcan national de la classe ouvrière.

Y a-t-il aujourd’hui une nouvelle génération d’historiens qui ont cette approche de l’histoire vue d’en bas ?

Beaucoup d'étudiants ont commencé à s'intéresser à l'histoire d'en bas grâce au mouvement Occupy Wall Street, qui a renouvelé les termes du débat sur l'inégalité aux États-Unis, dont l'effacement avait été l'une des grandes victoires idéologiques de l'ère reaganienne. Parmi ces jeunes historiens, un de mes étudiants, Nicholas Frickman, vient de commencer sa thèse sur les mutineries navales dans les années 1790 à travers les marines anglaise, française, hollandaises, danoise, suédoise et américaine, et ce qu'il a découvert est extraordinaire ! Dès que l'on prend du recul vis-à-vis des histoires nationales, on s'aperçoit qu'entre 2 000 et 3 000 marins étaient engagés dans un même grand mouvement révolutionnaire international, qu'il faut situer à la même échelle que les révolutions haïtienne, française ou américaine, mais qui fut réprimé et dont la mémoire a été divisée. L'histoire atlantique, en tant qu'histoire antinationale, est porteuse de la promesse de discussions nouvelles dans lesquelles ce n'est plus l'État-nation qui serait privilégié, mais les individus qui le mettent au défi. Pas seulement l'histoire atlantique, d'ailleurs, mais quelque chose de plus large que l'on appelle l'histoire transnationale. Je n'aime pas beaucoup l'expression, parce que le national y reste encore le référent.

Néanmoins, l'histoire transnationale peut par ailleurs être tout à fait conservatrice, en se concentrant sur les pensées et le destin des élites, aux États-Unis, en Angleterre, en France, etc. Pour être intéressante à mes yeux, l'histoire atlantique doit être une histoire d'en bas.

Comment vous êtes-vous orienté dans ce champ de recherche du monde maritime du XVIII^{e} ?

J'ai été à l'université en 1969, avec une bourse de joueur de basket. Je me suis retrouvé impliqué dans le mouvement étudiant antiguerre. Puis j'ai tout laissé tomber pour aller travailler à l'usine dans le Sud, à Richmond, Virginie. C'est là qu'a commencé ma véritable éducation et que j'ai réellement réfléchi aux questions de race et de classe. Puis j'ai repris mes études à mi-temps et j'ai commencé mon deuxième cycle avec l'idée d'être historien de l'esclavage. Par la suite, je me suis intéressé aux pirates, si bien que je me suis retrouvé à étudier une partie de l'histoire radicale anglaise, de l'histoire d'en bas anglaise. Je me suis rapidement rendu compte que je devais élargir mon champ de recherches afin d'y inclure tous les travailleurs

maritimes de cette période, ce qui m'a mené au livre *Between the Devil and the Deep Blue Sea (Les Forçats de la mer : Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain).* Mon dernier livre, *À bord du navire négrier*, n'a été possible que parce que j'avais déjà travaillé de nombreuses années sur les archives maritimes et que, en cours de route, j'avais accumulé un certain nombre de matériaux concernant les navires négriers.

Vous avez reçu le prix Washington pour cet ouvrage aux États-Unis.

L'histoire du prix Washington mérite d'être racontée. Quand vous le gagnez, vous êtes convié à une grande cérémonie, une grande fête à Mount Vernon, qui était précisément la plantation de George Washington (rires) ! C'est un dîner en tenue de soirée où sont réunis près de 500 membres de l'élite de Washington D.C., presque tous blancs, tandis que le dîner est servi par des serveurs exclusivement noirs… sur une ancienne plantation d'esclaves ! Lors du discours de remise du prix, j'ai commencé à parler de la manière dont les esclaves qui avaient construit Mount Vernon étaient en réalité nos véritables pères fondateurs… pas seulement George Washington, mais tous ceux qui rendirent possible George Washington. À moins de trois mètres en face de moi était assis un juge de la Cour suprême réputé très à droite, Samuel Alito, qui fronçait les sourcils à chacune de mes paroles. Plus je le voyais s'assombrir, plus cela me rendait joyeux. Ça a été une soirée extraordinaire, mais ce qui m'a particulièrement ému, c'est quand, à la fin de la soirée, certains des serveurs noirs se sont approchés de moi pour me parler. Un serveur assez âgé m'a dit avec des larmes dans les yeux : « Je n'aurais jamais cru entendre ça un jour, ici, à Mount Vernon », avant de s'éloigner ému.

Comment le livre a-t-il été accueilli par les divers mouvements noirs américains, et quel est l'état des discussions sur l'esclavage ?

J'ai écrit le livre de manière à ce qu'il soit publié en 2007-2008 pour les deux cents ans de l'abolition de la traite des esclaves en Grande-Bretagne et aux États-Unis. Mon espoir était qu'il y ait une discussion sur l'héritage de l'esclavage, mais, aux États-Unis, il n'y a eu quasiment aucune discussion publique sur ce sujet. Le gouvernement Bush s'est même assuré qu'il n'y ait aucun fonds fédéral disponible pour soutenir un programme public

concernant de près ou de loin l'abolition de la traite ! Ce qui est assez révélateur, quand on pense que l'abolition de la traite est sans aucun doute l'une des actions les plus vertueuses jamais accomplies par le gouvernement des États-Unis. L'idée de devoir présenter des excuses terrorise l'ensemble de la classe politique américaine, qu'il s'agisse des républicains ou des démocrates. J'ai donné plus d'une centaine de conférences depuis la parution de mon livre, dont une grande partie dans des quartiers noirs, invité par des associations communautaires noires : je peux vous dire que la question reste encore extrêmement chargée d'émotion. Comme je suis impliqué dans la lutte contre la peine de mort, de nombreux prisonniers m'ont demandé d'envoyer un exemplaire du livre à la bibliothèque de leur prison, ce que je fais toujours avec plaisir. En 2009, lors d'une conférence au sein de la prison haute sécurité d'Auburn, dans le nord de l'État de New York, l'un des prisonniers afro-américains m'a dit : « Nous considérons la prison comme le navire négrier moderne. » Ce fut l'une des discussions les plus intéressantes que j'ai eues dans ma vie.

La racialisation du système judiciaire américain a été, de bien des manières, une réponse au mouvement pour les droits civiques et au mouvement Black Power. Mais cela participe aussi de la transformation structurelle du capitalisme, dans la mesure où une portion de la population devient inutile au capital. Plus de deux millions d'individus sont incarcérés aux États-Unis, un pourcentage d'incarcération par habitant plus grand que celui de n'importe quel autre pays. Un jeune homme noir en Californie a aujourd'hui quatre ou cinq fois plus de risques de finir en prison plutôt qu'avec un diplôme universitaire. Il y a un dessin mettant en scène la vie d'un jeune Noir en quatre images : le jeune Noir ne peut pas trouver de travail, commet des crimes, va en prison et y trouve un travail… à un salaire bien inférieur, évidemment. Aujourd'hui, si vous appelez une compagnie d'aviation pour réserver une place sur un vol, il y a de bonnes chances pour que vous téléphoniez à une prison. En Pennsylvanie, où je vis, le taux de Noirs dans les couloirs de la mort est de 60 % alors que les Afro-Américains ne représentent que 12 % de la population de l'État. Tous ces exemples illustrent le système américain de classe et de race.

Dans la conclusion de votre livre, vous soulevez la question de la réparation de l'esclavage.

J’écris que l’esclavage n’est pas seulement un événement ou un processus historique : c’est une injustice profonde qui nécessite des réparations de la part des entreprises et des gouvernements. Je pense que les historiens ont pour devoir d’adopter des positions politiques, mais je n’ai pas à dire quelle devrait être la nature de ces réparations, ce n’est pas mon rôle, c’est celui des mouvements d’« en bas ». En tant qu’historien, mon rôle était de documenter cette abominable histoire, et, en un certain sens, de la rendre plus réelle, plus palpable, dans l’espoir qu’un mouvement soit capable d’utiliser ces informations afin d’en faire des revendications. Aux États-Unis, le mouvement pour les réparations est diabolisé, moqué, mais il se bat pour mener en justice des entreprises qui se sont enrichies grâce au commerce des esclaves… Il est important de souligner que ces réparations ne doivent pas nécessairement être financières. Elles peuvent prendre de multiples formes : on pourrait par exemple imaginer des investissements pour des infrastructures sociales dans les quartiers pauvres noirs. C’est d’ailleurs l’ensemble de la société qui en bénéficierait au final. Pourtant cette idée de réparation rend énormément de Blancs complètement dingues, qui ont peur que ce genre de programme soit financé par leurs impôts. C’est l’une des manières dont cette rhétorique politique fonctionne : il s’agit de diaboliser toute aide financière aux Noirs, pour qu’ils aient, par exemple, une protection sociale, afin que les Blancs – qui, proportionnellement, bénéficient beaucoup plus de la protection sociale – éprouvent un sentiment d’injustice et se disent que c’est encore une histoire de race.

Je pense que la manière dont la culpabilité historique des puissances coloniales se manifeste encore de nos jours est un sujet qui mérite urgemment d’être discuté. Par exemple, le gouvernement d’Haïti a quasiment été acculé à la banqueroute parce qu’il était obligé de payer à la France des milliards de dollars pour rétribuer le manque à gagner des propriétaires d’esclaves après la révolution de Saint-Domingue, ce qui a contribué à isoler du reste du monde la jeune République d’Haïti, garantissant ainsi presque à coup sûr son sous-développement sur une très longue période. Aujourd’hui, l’État haïtien demande d’ailleurs qu’on lui rende cet argent. Je pense qu’il serait bon qu’en France des mouvements viennent soutenir cette revendication politique. Il ne fait aucun doute que la France a accumulé des richesses incroyables grâce à l’exploitation de cette colonie.

Parlez-nous de vos travaux les plus récents.

J'ai publié un livre l'année dernière intitulé *The Amistad Rebellion : An Atlantic Odyssey of Slavery and Freedom* [non traduit en français – Ndlr], qui raconte une révolte d'esclaves à bord d'un navire en 1839. Vous connaissez peut-être le mauvais film que Spielberg a tiré de cet épisode. En général, les historiens s'intéressent très peu à la rébellion elle-même et consacrent toute leur énergie à l'étude du procès qui a suivi et au cours duquel on peut voir tous ces gentils Blancs défendre ces pauvres Noirs. C'est là tout le charme des politiques interprétatives. Donc j'ai voulu remettre la rébellion elle-même au centre de l'histoire en posant une simple question : comment ont-ils réussi à se révolter à bord du navire tandis que des centaines d'autres insurrections d'esclaves ont échoué ? Les réponses sont toutes en Afrique : ces esclaves étaient des guerriers aguerris ; certains appartenaient à une société secrète nommée Poro qui déclara littéralement la guerre aux Blancs et parvint à s'emparer du navire. J'ai donc cherché à montrer l'importance de l'histoire africaine dans la fabrique de l'histoire atlantique. En mai dernier, j'ai été en Sierra Leone pour interroger les habitants à l'aide d'un interprète à propos de la mémoire orale qui pouvait subsister à propos de cet événement. Nous avons découvert des choses passionnantes alors que nous cherchions les ruines de la *factory* d'esclaves, c'est-à-dire de la forteresse où avaient été enfermés tous les captifs de l'*Amistad* avant d'embarquer. Son existence avait été quasiment oubliée depuis cent soixante-dix ans, et les gens nous répétaient en boucle qu'elle n'existait pas et que nous ne la trouverions jamais. Finalement, quelqu'un nous a parlé d'un petit village de pêcheurs. Une fois là-bas, nous avons demandé à un ancien s'il connaissait un endroit appelé Lomboko. Il a répondu : « Bien sûr, je connais. Mes fils sont pêcheurs sur le fleuve et ils ont vu les ruines du bâtiment qui servait autrefois à faire du commerce d'esclaves. » Nous sommes montés dans leurs pirogues et nous nous sommes enfoncés dans les marais, sur le fleuve, et avons finalement découvert les ruines de la forteresse négrière. Ce fut une expérience très puissante. Il suffisait de penser aux milliers de personnes qui s'étaient retrouvées parquées là, le dernier endroit d'Afrique qu'ils verraient jamais avant d'embarquer sur un navire négrier et de traverser l'Atlantique. J'ai donc fait un véritable travail de terrain pour ce livre, ce qui est une manière un peu différente de faire de l'histoire d'en bas.

Propos recueillis par Fred Alpi, Aurélien Blanchard, Eric Fournier, Mathieu Léonard et Nicolas Norrito.
Traduction F. Alpi et A. Blanchard.
Entretien initialement publié dans CQFD *en décembre 2013.*
www. cqfd-journal. org

Marcus REDIKER
Pirates de tous les pays

Traduit de l'anglais (États-Unis) par Fred Alpi
Préface de Julius Van Daal
Illustrations de Thierry Guitard

Édition préparée par
Eric Fournier, Vanessa Morand,
Bruno Bartkowiak, Nicolas Norrito,
Anne B., Mary R.

Design graphique et maquette
par LE STUDIO AMÉRICAIN, Toulouse
www.le-studio-americain.com

Éditions LIBERTALIA
21 ter, rue Voltaire, 75011 Paris
www.editionslibertalia.com
Indicatif éditeur : 978-2-9528292

Diffusion et distribution :
Harmonia Mundi

Troisième édition revue et augmentée.
Reproduit et achevé d'imprimer
par l'imprimerie La Source d'or à Clermont-Ferrand
le 3 avril 2014.
Tirage : 2 000 exemplaires.
Dépôt légal : 4e trimestre 2008.
ISBN 978-2-918059-48-6 – Imprimé en France.